B30 Insider

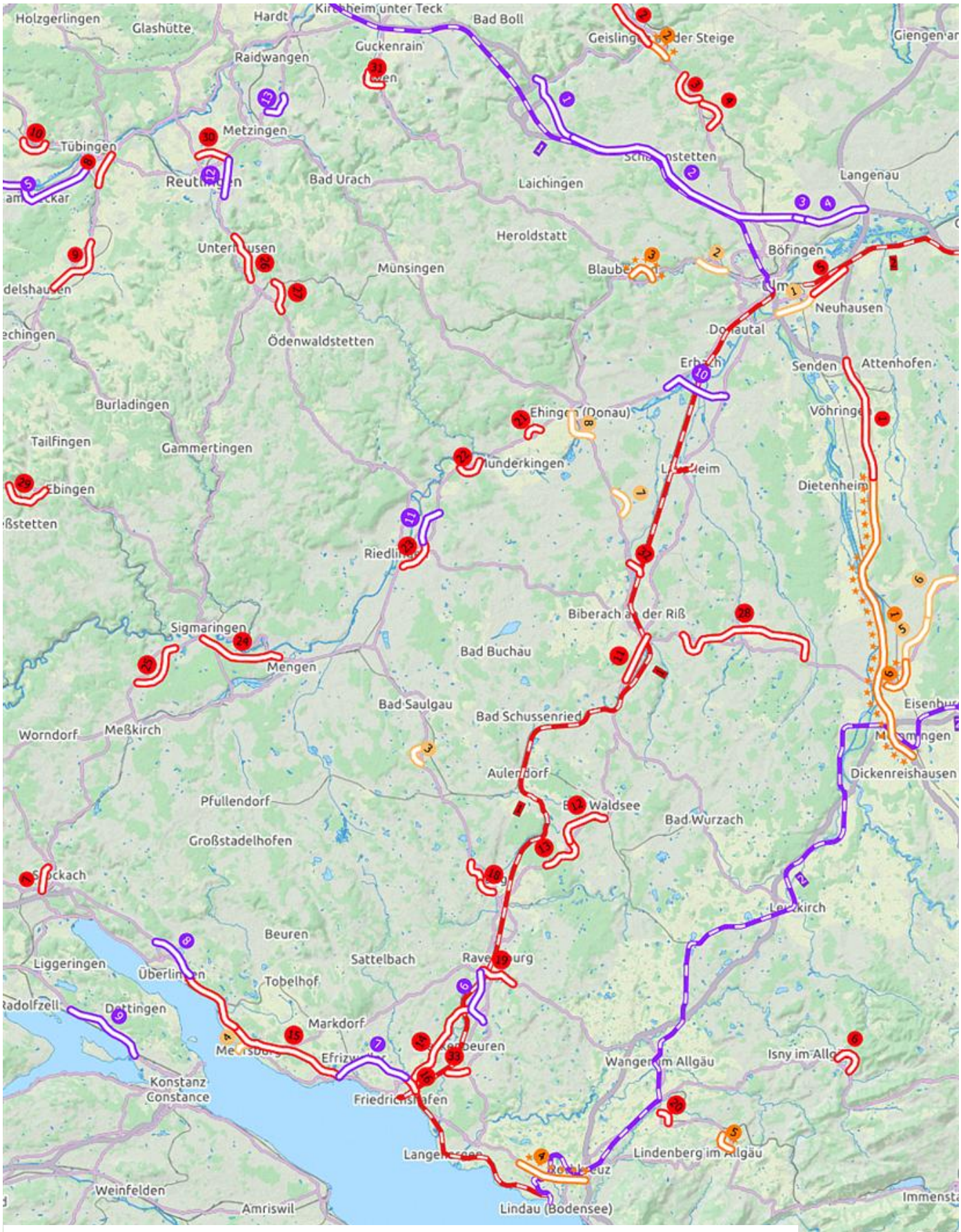
EHRLICH • KOMPAKT

Nr. 21 | Zeitung der "Initiative B 30" | Januar - April 2017

Beilage Bedarfsplan 2016 Steckbriefe

Bedarfsplan 2016

Die Projekte in der Region



Nach §1 Fernstraßenausbaugesetz - Anlage: Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - §1 Bundesschienenwegeausbaugesetz - Anlage: Bedarfsplan für die Bundesschienenwege - und §1 Bundeswasserstraßenausbaugesetz - Anlage: Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen. Mit den dargestellten Trassen erfolgt keine Festlegung auf eine Realisierungsvariante.
(Grafik: ff, Hintergrundkarte OpenStreetMap, Lizenz ODbL)

Bedarfsplan 2016

Bundesfernstraßen

Laufende und fest disponierte Projekte

1	A 8 Mühlhausen - Hohenstadt	6-streifig
2	A 8 Hohenstadt - Ulm-Nord [2)]	6-streifig
3	A 8 Ulm-Nord - Ulm-Ost [2)]	6-streifig
4	A 8 Ulm-Ost - Ulm-Elchingen	6-streifig
5	B 28 Rottenburg - Tübingen	2-streifig
6	B 30 OU Ravensburg/Eschach - Baindt	4-streifig
7	B 31 Immenstaad - Friedrichshafen/Wagg.	4-streifig
8	B 31 Überlingen/W - Überlingen/O	3-streifig
9	B 33 Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W	4-streifig
10	B 311 Erbach - Dellmensingen (B 30)	2-/3-streifig
11	B 311 OU Unlingen	2-streifig
12	B 312 OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	2-streifig
13	B 313 OU Grafenberg	2-streifig

Vordringlicher Bedarf - Projekte bis 2030

1	A 7 Hittistetten - Illertissen	6-streifig
2	B 10 Gingen-O - Geislingen-M	2-/3-streifig
3	B 10 OU Amstetten	2-streifig
4	B 10 OU Urspring	2-streifig
5	B 10 Neu-Ulm - Nersingen (A 7)	4-streifig
6	B 12 OU Großholzleute	2-streifig
7	B 14 OU Stockach	2-streifig
8	B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Tunnel)	4-streifig
9	B 27 Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)	4-streifig
10	B 28 OU Unterjesingen	2-streifig
11	B 30 Biberach (Jordanbad) - Hochdorf	4-streifig
12	B 30 OU Gaisbeuren[1)]	4-streifig
13	B 30 OU Enzisreute[1)]	4-streifig
14	B 30 Friedrichshafen (B 31) - RV/Eschach	4-streifig
15	B 31 Überlingen-Ost - Immenstaad [2)]	4-streifig
16	B 31 Friedrichshafen/Wagg. - FN/B 30 alt	4-streifig
17	B 32 OU Blitzenreute	2-streifig
18	B 32 OU Staig	2-streifig
19	B 32 OU Ravensburg (Molldietetunnel)	2-streifig
20	B 32 OU Opfenbach	2-streifig
21	B 311 OU Deppenhausen	2-streifig
22	B 311 OU Obermarchtal	2-streifig
23	B 311 OU Riedlingen	3-streifig
24	B 311n/B 313 Sigmaringen - Mengen[1) 2)]	3-streifig
25	B 311n/B 313 Vilsingen - Engelswies[1) 2)]	2-streifig
26	B 312 Verlegung bei Lichtenstein[1)]	2-streifig
27	B 312 OU Engstingen[1)]	2-streifig
28	B 312 Ringschnait - Edenbachen	2-/3-streifig
29	B 463 OU Lautlingen	2-/3-streifig
30	B 464 OU Reutlingen	2-streifig
31	B 465 OU Owen	2-streifig
32	B 465 OU Warthausen	2-streifig
33	B 467 Querspange Tettnang	2-streifig

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht - evtl. bis 2030

1	A 7 Illertissen - Memmingen-S	6-streifig
2	B 10 Geislingen-M - Geislingen-O	2-streifig
3	B 28 OU Blaubeuren/Gerhausen	2-streifig
4	B 31 Lgr. BW/BY - A 96	4-streifig
5	B 32 OU Auers/Riedhirsch	2-streifig
6	B 300 OU Heimertingen	2-streifig

Weiterer Bedarf - Projekte nach 2030

1	B 10 AD Neu-Ulm (B 28/B 30) - ö Neu-Ulm	4-streifig
2	B 28 OU Blaustein	2-streifig
3	B 32 OU Boms	2-streifig
4	B 33 Verlegung bei Meersburg	2-streifig
5	B 300 OU Boos/Niederrieden[1) 2)]	2-streifig
6	B 300 OU Winterrieden[1) 2)]	2-streifig
7	B 465 OU Ingerkingen	2-streifig
8	B 465 OU Ehingen	2-streifig

Bundesschienenwege

Laufende und fest disponierte Projekte

1	ABS/NBS Stuttgart - Ulm
2	ABS München - Lindau - Grenze D/A

Vordringlicher Bedarf

1	ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau (Südbahn)
2	ABS/NBS Ulm - Augsburg

Bundeswasserstraßen

-keine-

1) Teilprojekt eines Hauptprojekts

2) Durch Beschluss des Bundestages geändert - abweichend vom Bundesverkehrswegeplan 2030

OU: Ortsumfahrung **AD**: Autobahndreieck
ABS: Ausbaustrecke **NBS**: Neubaustrecke

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt A 7 AD Hittistetten - AS Illertissen (A007-G020-BY-BW-T01-BY)

Projekt		**Projekt** 1	**Bundesdurchschnitt** Median[1] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**A 7 AD Hittistetten - AS Illertissen** A007-G020-BY-BW-T01-BY Hauptprojekt [2]
		Länge	4,6 km	12,4 km
		Kosten	31,1 Mio. €	119,1 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	59.000 Kfz/Tag 16% Schwerverkehr (9.440 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Auf dem gesamten Streckenabschnitt zeigt sich ganzjährig ein hohes Verkehrsaufkommen an Wochenenden Fr/Sa/So und in den Ferienzeiten. Die Kapazitätsgrenze wird an diesen Tagen heute bereits erreicht. Stockender Verkehr und Stauungen sind die Folge. Bei hohem Verkehrsaufkommen ergibt sich bei der Verflechtung der Verkehrsströme A7/A96 in Fahrtrichtung Norden im Bereich des AK Memmingen eine Staubildung sowohl auf der A7 (von Füssen kommend in FR Ulm) als auch auf der A96 (von Lindau kommend in FR Ulm). Zum Teil ergibt sich auch ein Rückstau auf der A96 von München. Ebenso betroffen ist die Verflechtung der Verkehrsströme A7/B28 in Fahrtrichtung Süden im Bereich des AD Hittistetten. Werktags treten vorwiegend Pendlerströme zwischen AD Hittistetten und AS Illertissen in den Raum Ulm bzw. zwischen AS Berkheim und AK Memmingen in den Raum Memmingen auf. Durch die Fertigstellung der A7 und der A96 sowie die Eröffnung der 2. Röhre des Pfändertunnels im Sommer 2013, womit eine durchgängig vierstreifige Befahrbarkeit der Autobahn A96 in Richtung A/CH gegeben ist, ist eine weitere Verkehrszunahme auf der A7 zu erwarten.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB). Der bundesweite 6-streifige Ausbau dient der Verkehrssicherheit und wird dem 8 bzw. 10 streifigen Ausbau vorangestellt.
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	108,120 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	46,000 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [3]	2,4

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [4]	Instandhaltung [5]	Verkehrssicherheit [6]	Reisezeiten im PV [7]	Transportzeiten im GV [8]	Implizite Nutzen [9]	LZE von Treibhausgasen [10]	Lärm [11]	Abgasbelastung [12]	Trennwirkung [13]	Zuverlässigkeit [14]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt A007-G020-BY-BW-T01-BY	16,123 Mio. €	-1,940 Mio. €	40,457 Mio. €	63,981 Mio. €	0,769 Mio. €	0,000 Mio. €	-8,242 Mio. €	0,000 Mio. €	-4,134 Mio. €	0,521 Mio. €	0,585 Mio. €

	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Ausbauprojekt liegt in teils ebenen, teils hügeligen Gelände südöstlich von Ulm und quert neben einigen Waldbereichen hauptsächlich landwirtschaftlich genutztes Gebiet. Natura 2000-Gebiete sowie hervorragende Wiedervernetzungsabschnitte sind nicht betroffen.
		Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [15]	Natura 2000-Gebiete [16]	Unzerschnittene Kernräume [17]	Unzerschnittene Großräume [18]	Flächenverbrauch [19] [20]	Überschwemmungsgebiete [21]	Wasserschutzgebiete [22]	Verkehrsarme Räume [23]	(Kultur-) Landschaftsschutz [24]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	15,4 ha 1,6 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt A007-G020-BY-BW-T01-BY	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	24,8 ha 2,0 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [25]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [26]	nicht bewertungsrelevant 0 von 10 Punkte [27]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [28]	Sanierung [29]	Fläche/Erschließung [30]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt A007-G020-BY-BW-T01-BY						

	Bilanz Entlastung Einwohner [31]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	146 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	56 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT A 7 AD HITTISTETTEN - AS ILLERTISSEN (A007-G020-BY-BW-T01-BY)

1) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.
2) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.
3) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.
4) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)
5) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege
6) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit
7) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute
8) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr
9) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.
10) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur
11) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.
12) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.
13) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.
14) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.
15) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.
16) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.
17) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.
18) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.
19) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.
20) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.
21) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.
22) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.
23) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.
24) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.
25) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".
26) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.
27) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.
28) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.
29) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.
30) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.
31) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt A 7 AS Illertissen - AS Memmingen-S (A007-G020-BY-BW-T02-BY)

Projekt	Projekt 1		**Bundesdurchschnitt** Median[32] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**A 7 AS Illertissen - AS Memmingen-S** A007-G020-BY-BW-T02-BY Hauptprojekt [33]
	Länge		4,6 km	26,9 km
	Kosten		31,1 Mio. €	261,1 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	49.000 Kfz/Tag 17% Schwerverkehr (8.330 Kfz/Tag)
	Bauziel		Diverse	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Auf dem gesamten Streckenabschnitt zeigt sich ganzjährig ein hohes Verkehrsaufkommen an Wochenenden Fr/Sa/So und in den Ferienzeiten. Die Kapazitätsgrenze wird an diesen Tagen heute bereits erreicht. Stockender Verkehr und Stauungen sind die Folge. Bei hohem Verkehrsaufkommen ergibt sich bei der Verflechtung der Verkehrsströme A7/A96 in Fahrtrichtung Norden im Bereich des AK Memmingen eine Staubildung sowohl auf der A7 (von Füssen kommend in FR Ulm) als auch auf der A96 (von Lindau kommend in FR Ulm). Zum Teil ergibt sich auch ein Rückstau auf der A96 von München. Ebenso betroffen ist die Verflechtung der Verkehrsströme A7/B28 in Fahrtrichtung Süden im Bereich des AD Hittistetten. Werktags treten vorwiegend Pendlerströme zwischen AD Hittistetten und AS Illertissen in den Raum Ulm bzw. zwischen AS Berkheim und AK Memmingen in den Raum Memmingen auf. Durch die Fertigstellung der A7 und der A96 sowie die Eröffnung der 2. Röhre des Pfändertunnels im Sommer 2013, womit eine durchgängig vierstreifige Befahrbarkeit der Autobahn A96 in Richtung A/CH gegeben ist, ist eine weitere Verkehrszunahme auf der A7 zu erwarten.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.
Nutzen, Bewertung Bund	Großräumige Bedeutung		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	106,173 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	95,080 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [34]	1,1

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [35]	Instandhaltung [36]	Verkehrssicherheit [37]	Reisezeiten im PV [38]	Transportzeiten im GV [39]	Implizite Nutzen [40]	LZE von Treibhausgasen [41]	Lärm [42]	Abgasbelastung [43]	Trennwirkung [44]	Zuverlässigkeit [45]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt A007-G020-BY-BW-T02-BY	7,798 Mio. €	-3,485 Mio. €	32,715 Mio. €	55,143 Mio. €	1,207 Mio. €	33,588 Mio. €	-18,275 Mio. €	0,000 Mio. €	-4,027 Mio. €	0,230 Mio. €	1,292 Mio. €

Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Ausbauprojekt verläuft über hügeliges Gelände von Illertissen bis Memmingen. Es quert die Iller in zwei Bereichen. Innerhalb der Trasse und der Wirkzone liegen keine Natura 2000- Gebiete und hervorragende Wiedervernetzungsabschnitte.
	Raumordnung	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [57]	nicht bewertungsrelevant 0 von 10 Punkte [58]

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [46]	Natura 2000-Gebiete [47]	Unzerschnittene Kernräume [48]	Unzerschnittene Großräume [49]	Flächenverbrauch [50] [51]	Überschwemmungsgebiete [52]	Wasserschutzgebiete [53]	Verkehrsarme Räume [54]	(Kultur-) Landschaftsschutz [55]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	15,4 ha 1,6 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt A007-G020-BY-BW-T02-BY	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	44,3 ha 1,6 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Zusammensetzung des Städtebaus	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte: auf den Straßenraum [59]	Sanierung [60]	Fläche/Erschließung [61]	negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte: auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt A007-G020-BY-BW-T02-BY						

	Bilanz Entlastung Einwohner [62]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	146 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	56 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT A 7 AS ILLERTISSEN - AS MEMMINGEN-S (A007-G020-BY-BW-T02-BY)

32) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

33) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

34) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

35) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

36) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

37) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

38) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

39) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

40) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

41) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

42) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

43) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

44) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

45) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

46) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

47) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

48) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

49) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

50) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

51) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

52) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

53) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

54) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

55) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

56) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

57) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

58) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

59) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

60) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

61) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

62) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 10 Gingen-O - Geislingen-M (B10-G80-BW-T1-BW)

Projekt

	Bundesdurchschnitt Median[63] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 10 Gingen-O - Geislingen-M** B10-G80-BW-T1-BW Hauptprojekt [64]
Projekt 2		
Länge	4,6 km	5,2 km
Kosten	31,1 Mio. €	76,2 Mio. €
Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	22.000 Kfz/Tag 6% Schwerverkehr (1.320 Kfz/Tag)
Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau/3-streifiger Neubau
Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 10 führt derzeit durch die Ortslagen von Gingen und Kuchen (DTV = 20.900 Kfz/24h, Verkehrszählung 2010). Durch den Neubau der B 10 werden die bestehenden Ortsdurchfahrten entlastet und eine wichtige Verkehrsachse gestärkt. Die B 10 verbindet sowohl die Mittelzentren Göppingen und Geislingen, als auch die Oberzentren Stuttgart und Ulm im Verlauf der im Landesentwicklungsplan ausgewiesenen Entwicklungsachse. Die B 10 ist der wichtigste durchgehende Straßenzug im Filstal. Für die wirtschaftliche Entwicklung des hochindustrialisierten Filstals ist der Neubau der B 10 von großer Bedeutung, da dadurch eine verkehrsgerechte Verbindung zum Oberzentrum Stuttgart mit seinen überregionalen Einrichtungen (z.B. Flughafen, Messe, Neckarhafen) und zur Autobahnanschlussstelle Wendlingen (BAB A 8) geschaffen wird. Die Straßenplanung schließt an den im Jahre 1997 planfestgestellten Streckenabschnitt zwischen Göppingen und Gingen an.
Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Nutzen, Bewertung Bund

Großräumige Bedeutung		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	1.068,113 Mio. €
	Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	63,486 Mio. €
	Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [65]	>10

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [66]	Instandhaltung [67]	Verkehrssicherheit [68]	Reisezeiten im PV [69]	Transportzeiten im GV [70]	Implizite Nutzen [71]	LZE von Treibhausgasen [72]	Lärm [73]	Abgasbelastung [74]	Trennwirkung [75]	Zuverlässigkeit [76]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B10-G80-BW-T1-BW	365,761 Mio. €	-3,148 Mio. €	66,981 Mio. €	586,764 Mio. €	15,831 Mio. €	25,386 Mio. €	-3,923 Mio. €	8,700 Mio. €	2,562 Mio. €	3,202 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	hoch Der Neubau der B10 im Bereich Gingen-Ost bis Geislingen-Mitte umfährt die Siedlungsbereiche entlang der westlichen Seite des Filstals. Die Hangbereiche sind großflächig und teilweise deckungsgleich als FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesen. Durch direkte Inanspruchnahmen sind erhebliche Beeinträchtigungen auf zwei VSG wahrscheinlich sowie durch die Lage innerhalb der Wirkzone auf ein FFH-Gebiet möglich. Die Trasse verläuft auf gesamter Strecke innerhalb eines Großsäugerfunktionsraums und zum Großteil in einem Großraum für Wald- und Trockenlebensräume. Da bei der AS Gingen Ost eine Achse des Generalwildwegeplan liegt wurden hier Umplanungen vorgenommen und eine Grünbrücke am Schafenberg geplant.

Umwelt – Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [77]	Natura 2000-Gebiete [78]	Unzerschnittene Kernräume [79]	Unzerschnittene Großräume [80]	Flächenverbrauch [81] [82]	Überschwemmungsgebiete [83]	Wasserschutzgebiete [84]	Verkehrsarme Räume [85]	(Kultur-) Landschaftsschutz [86]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	23,3 ha 3,4 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B10-G80-BW-T1-BW	24,5 ha hoch	1|2 hoch	0,4 ha mittel	3,8|5,1|0|0 hoch	24,9 ha 4,8 ha/km	0,1 km mittel	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [87]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [88]	gering Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau zu erwarten, allerdings entstehen auch erhebliche Zusatzbelastungen. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 2 von 10 Punkte [89]

Städtebau – Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte

	positive Wirkungen: auf den Straßenraum [90]	positive Wirkungen: Sanierung [91]	positive Wirkungen: Fläche/Erschließung [92]	negative Wirkungen: auf den Straßenraum	negative Wirkungen: Sanierung	negative Wirkungen: Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B10-G80-BW-T1-BW	46,0% ++	90,0% +++	23,0% +	18,0% -	0,0%	85,0% ---

Bilanz Entlastung Einwohner [93]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	588 *(Entlastung: 862; Belastung: 274)*
Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	120 Monate
Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 10 GINGEN-O - GEISLINGEN-M (B10-G80-BW-T1-BW)

63) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

64) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

65) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

66) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

67) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

68) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

69) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

70) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

71) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

72) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

73) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

74) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

75) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

76) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

77) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

78) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

79) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

80) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

81) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

82) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

83) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

84) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

85) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

86) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

87) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

88) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

89) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

90) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

91) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

92) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

93) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 10 Geislingen-M - Geislingen-O (B10-G80-BW-T2-BW)

Projekt	Projekt 2		**Bundesdurchschnitt** Median[94] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 10 Geislingen-M - Geislingen-O** B10-G80-BW-T2-BW Hauptprojekt [95]
	Länge		4,6 km	2,8 km
	Kosten		31,1 Mio. €	155,1 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	9.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (900 Kfz/Tag)
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Die B 10 führt derzeit durch die Ortslage von Geislingen (DTV = 12.387 Kfz/24h, Verkehrszählung 2010). Durch den Neubau der B 10 wird die bestehende Ortsdurchfahrtentlastet und eine wichtige Verkehrsachse gestärkt. Die B 10 verbindet sowohl die Mittelzentren Göppingen und Geislingen, als auch die Oberzentren Stuttgart und Ulm im Verlauf der im Landesentwicklungsplan ausgewiesenen Entwicklungsachse. Die B 10 ist der wichtigste durchgehende Straßenzug im Filstal. Für die wirtschaftliche Entwicklung des hochindustrialisierten Filstals ist der Neubau der B 10 von großer Bedeutung, da dadurch eine verkehrsgerechte Verbindung zum Oberzentrum Stuttgart mit seinen überregionalen Einrichtungen (z.B. Flughafen, Messe, Neckarhafen) und zur Autobahnanschlussstelle Wendlingen (BAB A 8) geschaffen wird.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	183,617 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	129,694 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [96]	1,4

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [97]	Instandhaltung [98]	Verkehrssicherheit [99]	Reisezeiten im PV [100]	Transportzeiten im GV [101]	Implizite Nutzen [102]	LZE von Treibhausgasen [103]	Lärm [104]	Abgasbelastung [105]	Trennwirkung [106]	Zuverlässigkeit [107]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B10-G80-BW-T2-BW	65,718 Mio. €	-12,316 Mio. €	27,699 Mio. €	93,969 Mio. €	4,097 Mio. €	2,103 Mio. €	-1,097 Mio. €	2,723 Mio. €	1,651 Mio. €	-0,932 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Die Südumfahrung von Geislingen wird im stark bewegten Relief der Schwäbischen Alb mittels einer Tunnellösung zur Minimierung erheblicher Eingriffe in naturschutzfachlich wertvolle Flächen realisiert. Die Hangzonen sind zum Großteil deckungsgleich als FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesen. Flächeninanspruchnahmen des VSG sind insbesondere im vorbelasteten Anschlussbereich zur bestehenden Trasse im Bereich Geislingen-Ost wahrscheinlich. Insgesamt bleibt trotz der Untertunnelung für alle drei Natura 2000-Gebiete die Möglichkeit erheblicher Beeinträchtigungen. Im Bereich des östlichen Tunnelportals und der daran anschließenden offenen Trassierung kommt es zur Beeinträchtigung von Kern- und Großräumen der Waldlebensräume sowie eines Großraums für Trockenlebensräume.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [108]	Natura 2000-Gebiete [109]	Unzerschnittene Kernräume [110]	Unzerschnittene Großräume [111]	Flächenverbrauch [112] [113]	Überschwemmungsgebiete [114]	Wasserschutzgebiete [115]	Verkehrsarme Räume [116]	(Kultur-) Landschaftsschutz [117]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B10-G80-BW-T2-BW	2,5 ha mittel	3|0 hoch	2,3 ha mittel	0,3|0,3|0|0 mittel	2,7 ha 1,0 ha/km	0,0 km gering	0,3 km mittel	0,0 ha gering	0,1 ha mittel

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [118]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [119]	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte [120]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [121]	Sanierung [122]	Fläche/Erschließung [123]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B10-G80-BW-T2-BW	38,0% +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [124]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	1.085 *(Entlastung: 1.085; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	120 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 10 GEISLINGEN-M - GEISLINGEN-O (B10-G80-BW-T2-BW)

94) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

95) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

96) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

97) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

98) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

99) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

100) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

101) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

102) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

103) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

104) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

105) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

106) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

107) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

108) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

109) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

110) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

111) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

112) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

113) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

114) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

115) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

116) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

117) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

118) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

119) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

120) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

121) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

122) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

123) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

124) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION
Hauptprojekt B 10 OU Amstetten (B10-G80-BW-T3-BW)

Projekt	**Projekt** 3	**Bundesdurchschnitt** Median[125] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 10 OU Amstetten** B10-G80-BW-T3-BW Hauptprojekt [126]
	Länge	4,6 km	4,3 km
	Kosten	31,1 Mio. €	47,0 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	10.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (1.000 Kfz/Tag)
	Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 10 stellt in eine hochbelastete Verkehrsachse zwischen Göppingen und Ulm dar. Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt beträgt rd. 12.400 Kfz/24h DTV (2010), der Schwerverkehrsanteil liegt bei 959 Fz/Tag. Ziel: Entlastung der Ortsdurchfahrt, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
	Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der hohen städtebaulichen Bedeutung erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	197,289 Mio. €
	Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	65,766 Mio. €
	Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [127]	3,0

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [128]	Instandhaltung [129]	Verkehrssicherheit [130]	Reisezeiten im PV [131]	Transportzeiten im GV [132]	Implizite Nutzen [133]	LZE von Treibhausgasen [134]	Lärm [135]	Abgasbelastung [136]	Trennwirkung [137]	Zuverlässigkeit [138]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B10-G80-BW-T3-BW	108,337 Mio. €	-1,267 Mio. €	8,911 Mio. €	62,741 Mio. €	5,570 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,622 Mio. €	5,702 Mio. €	8,675 Mio. €	0,241 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	hoch Die OU Amstetten verläuft in westlich entlang des Siedlungsbereichs durch hauptsächlich bewegtes Gelände. Im Bereich Birket und Lehrhau verläuft die Trasse parallel zu den bewaldeten Hangbereichen. Die Waldbestände um Amstetten sind Kernbereiche der Waldlebensräume. Großräume der Waldlebensräume und Großsäugerfunktionsräume schließen rings um Amstetten an die Siedlungsbereiche an. Die Trasse verläuft auf gesamter Länge durch diese Räume und löst hohe Umweltbetroffenheiten aus. Im Zuge der Trassenfindung wurden Naturschutzgebiete und ein FFH-Gebiet umfahren. Aufgrund indirekter Wirkungen kann es zu Beeinträchtigungen kommen. Durch das geplante Brückenbauwerk kurz vor Bauende, den Rückbau der B10 in diesem Bereich und den Bauwerkshöhen, wird eine Vernetzung des dort verlaufenden Wald- und Großsäugerkorridors begünstigt. Nach Angaben des Landes ist eine Grünbrücke über Bahn, B10 und 2 Wirtschaftswege im Abschnitt zwischen der OU Amstetten und der OU Urspring vorzusehen.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [139]	Natura 2000-Gebiete [140]	Unzerschnittene Kernräume [141]	Unzerschnittene Großräume [142]	Flächenverbrauch [143] [144]	Überschwemmungsgebiete [145]	Wasserschutzgebiete [146]	Verkehrsarme Räume [147]	(Kultur-) Landschaftsschutz [148]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B10-G80-BW-T3-BW	0,4 ha mittel	1|0 mittel	9,0 ha hoch	3,3|3,3|0|0 hoch	14,4 ha 3,3 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	16,2 ha mittel

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [149]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [150]	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [151]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [152]	Sanierung [153]	Fläche/Erschließung [154]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B10-G80-BW-T3-BW	100,0% ++++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [155]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	1.032 *(Entlastung: 1.122; Belastung: 90)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 10 OU AMSTETTEN (B10-G80-BW-T3-BW)

125) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

126) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

127) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

128) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

129) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

130) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

131) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

132) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

133) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

134) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

135) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

136) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

137) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

138) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

139) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

140) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

141) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

142) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

143) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

144) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

145) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

146) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

147) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

148) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

149) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

150) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

151) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

152) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

153) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

154) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

155) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION
Hauptprojekt B 10 OU Urspring (B10-G80-BW-T4-BW)

Projekt	**Projekt** 4		**Bundesdurchschnitt** Median[156] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 10 OU Urspring** B10-G80-BW-T4-BW Hauptprojekt [157]
	Länge		4,6 km	2,8 km
	Kosten		31,1 Mio. €	31,3 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	10.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (1.000 Kfz/Tag)
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Die B 10 stellt eine hochbelastete Verkehrsachse zwischen Göppingen und Ulm dar. Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt beträgt rd. 12.400 Kfz/24h DTV (2010), der Schwerverkehrsanteil liegt bei 959 Fz/Tag. Ziel: Entlastung der Ortsdurchfahrt, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der hohen städtebaulichen Bedeutung erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	197,289 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	65,766 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [158]	3,0

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [159]	Instandhaltung [160]	Verkehrssicherheit [161]	Reisezeiten im PV [162]	Transportzeiten im GV [163]	Implizite Nutzen [164]	LZE von Treibhausgasen [165]	Lärm [166]	Abgasbelastung [167]	Trennwirkung [168]	Zuverlässigkeit [169]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B10-G80-BW-T4-BW	108,337 Mio. €	-1,267 Mio. €	8,911 Mio. €	62,741 Mio. €	5,570 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,622 Mio. €	5,702 Mio. €	8,675 Mio. €	0,241 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Die Ortsumfahrung Urspring führt als Ostumfahrung um den Siedlungsbereich durch z.T. stark bewegtes Gelände. Die Trasse rückt randlich in Hangbereiche heran, quert die Lone mittels einer Großbrücke und schert erneuter Passage bewaldeter Hangbereiche wieder in den Bestand ein. Ein Teilbereich eines FFH-Gebiets wird im südlichen Anschluss zur Großbrücke von der Trasse durchfahren. Weitere Teilbereiche grenzen unmittelbar an die nördliche Trassenführung an. Im Bereich des Baunanfangs quert die Trasse eine Lebensraumachse im Netzwerk der Trockenlebensräume. Dieser Zerschneidungskonflikt kann über die zwischen T3 und T4 geplante Grünbrücke gemindert werden. Durch die randliche Verlagerung der Trasse an die Hangbereiche nördlich der Lone werden ein Großraum der Waldlebensräume und ein Großsäugerfunktionsraum sowie ein NSG angeschnitten. Beeinträchtigungen von Kernräumen der Waldlebensräume können durch indirekte Beeinträchtigungen hervorgerufen werden. Die Bereiche rings um den Siedlungsbereich von Urspring sind als LSG ausgewiesen und werden durch die Umfahrung entsprechend beansprucht.
	Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

	Naturschutzvorrangflächen [170]	Natura 2000-Gebiete [171]	Unzerschnittene Kernräume [172]	Unzerschnittene Großräume [173]	Flächenverbrauch [174] [175]	Überschwemmungsgebiete [176]	Wasserschutzgebiete [177]	Verkehrsarme Räume [178]	(Kultur-) Landschaftsschutz [179]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B10-G80-BW-T4-BW	1,3 ha mittel	0|1 hoch	0,2 ha mittel	0,9|0,9|0|0 mittel	8,2 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	11,8 ha mittel

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [180]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [181]	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [182]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [183]	Sanierung [184]	Fläche/Erschließung [185]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B10-G80-BW-T4-BW	100,0% ++++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [186]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	1.032 *(Entlastung: 1.122; Belastung: 90)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 10 OU URSPRING (B10-G80-BW-T4-BW)

156) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

157) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

158) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

159) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

160) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

161) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

162) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

163) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

164) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

165) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

166) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

167) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

168) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

169) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

170) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

171) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

172) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

173) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

174) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

175) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

176) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

177) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

178) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

179) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

180) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

181) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

182) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

183) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

184) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

185) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

186) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 10 AD Neu-Ulm (B 28/B 30) - ö Neu-Ulm (B010-G010-BY)

Projekt

	Bundesdurchschnitt	B 10 AD Neu-Ulm (B 28/B 30) - ö Neu-Ulm
Projekt 1	Median[187] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B010-G010-BY Hauptprojekt [188]
Länge	4,6 km	4,4 km
Kosten	31,1 Mio. €	63,5 Mio. €
Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	19.000 Kfz/Tag 15% Schwerverkehr (2.850 Kfz/Tag)
Bauziel	Diverse	4-streifiger Neubau
Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 10 ist im Raum Ulm/Neu-Ulm in Verbindung mit der B 30 Teil einer bedeutenden Fernverkehrsachse zwischen dem Bodensee (Friedrichshafen) und der A 7 (AS Nersingen). Ziel ist die Schaffung einer durchgehenden autobahnähnlich ausgebauten Verbindung (siehe B010-G020-BY). Künftig soll zudem zur verkehrlichen Entlastung der Stadt Ulm der gesamte Fernverkehr im Zuge der B 311 vom/zum Oberen Donautal bei Erbach auf die B 30 abgeleitet werden (Baurecht vorhanden). Die vorhandene B 10 in Neu-Ulm wird trotz der begonnenen schrittweisen höhenfreien Knotenpunktsausbauten (einspurig im Knotenpunktsbereich aufgrund der örtlichen Verhältnisse) für das künftige Verkehrsaufkommen nicht ausreichend leistungsfähig sein. Durch die geplante Südtangente wird die Reisezeit für den Fernverkehr wesentlich reduziert und gleichzeitig werden die verkehrlichen Defizite in Neu-Ulm beseitigt.
Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt wirtschaftlich. Aufgrund des noch frühen Planungsstandes mit Blick auf die verfügbaren Investitionsmittel erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).

Nutzen, Bewertung Bund

Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
Gesamtwirtschaftliche Bewertung – **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	163,090 Mio. €
Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	52,522 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [189]	3,1

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [190]	Instandhaltung [191]	Verkehrssicherheit [192]	Reisezeiten im PV [193]	Transportzeiten im GV [194]	Implizite Nutzen [195]	LZE von Treibhausgasen [196]	Lärm [197]	Abgasbelastung [198]	Trennwirkung [199]	Zuverlässigkeit [200]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B010-G010-BY	42,249 Mio. €	-3,295 Mio. €	12,664 Mio. €	76,761 Mio. €	0,153 Mio. €	-2,109 Mio. €	-3,003 Mio. €	-0,212 Mio. €	-4,446 Mio. €	-0,178 Mio. €	44,518 Mio. €

Umwelt

Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Neubauprojekt im siedlungsnahen Bereich mit landwirtschaftlicher Nutzung ohne Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten. Randlich sind drei Kernräume (zwei Wald- und ein Feuchtlebensraum) nur sehr geringfügig betroffen durch ihre Lage innerhalb der Wirkzone des Vorhabens. Flächen eines LSG werden darüber hinaus beansprucht.

Umwelt – Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [201]	Natura 2000-Gebiete [202]	Unzerschnittene Kernräume [203]	Unzerschnittene Großräume [204]	Flächenverbrauch [205] 206]	Überschwemmungsgebiete [207]	Wasserschutzgebiete [208]	Verkehrsarme Räume [209]	(Kultur-) Landschaftsschutz [210]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	18,1 ha 4,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B010-G010-BY	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	19,5 ha 4,4 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,1 ha mittel

Raumordnung

Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant

Städtebau

Städtebau [211]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [212]	unbedeutend Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte [213]

Städtebau – Zusammensetzung

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [214]	Sanierung [215]	Fläche/Erschließung [216]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B010-G010-BY	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Bilanz Entlastung Einwohner [217]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	21 *(Entlastung: 579; Belastung: 558)*
Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	138 Monate
Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 10 AD NEU-ULM (B 28/B 30) - Ö NEU-ULM (B010-G010-BY)

187) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

188) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

189) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

190) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

191) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

192) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

193) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

194) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

195) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

196) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

197) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

198) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

199) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

200) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

201) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

202) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

203) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

204) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

205) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

206) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

207) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

208) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

209) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

210) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

211) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

212) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

213) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

214) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

215) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

216) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

217) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 10 Neu-Ulm - AS Nersingen (A 7) (B010-G020-BY)

			Bundesdurchschnitt Median[218] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B 10 Neu-Ulm - AS Nersingen (A 7) B010-G020-BY Hauptprojekt [219]
Projekt		Projekt 5		
		Länge	4,6 km	5,5 km
		Kosten	31,1 Mio. €	29,3 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	17.000 Kfz/Tag 16% Schwerverkehr (2.720 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 10 ist im Raum Ulm/Neu-Ulm in Verbindung mit der B 30 Teil einer bedeutenden Fernverkehrsachse zwischen dem Bodensee (Friedrichshafen) und der A 7 (AS Nersingen) und erfüllt zudem eine wichtige Funktion als Autobahnzubringer für den Raum Ulm/Neu-Ulm. Ziel ist Schaffung einer durchgehend autobahnähnlich ausgebauten Verbindung (siehe dazu B010-G010-BY). Zudem soll künftig zur verkehrlichen Entlastung der Stadt Ulm der gesamte Fernverkehr im Zug der B 311 vom/zum Oberen Donautal bei Erbach auf die B 30 abgeleitet werden (Baurecht vorhanden). Vor allem im Berufsverkehr ist eine leistungsfähige und sichere Abwicklung des Verkehrsgeschehens nicht mehr möglich. Die Strecke stellt einen Unfallhäufungspunkt mit Unfällen im Längsverkehr dar, zu dessen Beseitigung nach entsprechender Aufrüstung der Straßenausstattung neben verkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen nur noch der zweibahnige Ausbau in Frage kommt. Mit dem Ausbau kann die B10 die ihr zugedachte Funktion im Fernverkehrsstraßennetz wieder in vollem Umfang übernehmen.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	124,280 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	21,553 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [220]	5,8

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [221]	Instandhaltung [222]	Verkehrssicherheit [223]	Reisezeiten im PV [224]	Transportzeiten im GV [225]	Implizite Nutzen [226]	LZE von Treibhausgasen [227]	Lärm [228]	Abgasbelastung [229]	Trennwirkung [230]	Zuverlässigkeit [231]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B010-G020-BY	47,192 Mio. €	-1,659 Mio. €	29,589 Mio. €	47,738 Mio. €	3,443 Mio. €	-0,221 Mio. €	-2,454 Mio. €	0,000 Mio. €	0,596 Mio. €	-0,011 Mio. €	0,068 Mio. €

	Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Ausbauprojekt mit Standstreifenausbau und mit kurzem Teilabschnitt Neubau in landwirtschaftlich genutztem Gebiet. Innerhalb des Trassenverlaufs (Neubau) und dessen Wirkzone befinden sich keine besonderen Umweltqualitäten. In einem Teilabschnitt des Ausbauprojektes befindet sich ein hervorragender Wiedervernetzungsabschnitt. Dieser wird über eine Tierquerungshilfe entschnitten.
		Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [232]	Natura 2000-Gebiete [233]	Unzerschnittene Kernräume [234]	Unzerschnittene Großräume [235]	Flächenverbrauch [236] [237]	Überschwemmungsgebiete [238]	Wasserschutzgebiete [239]	Verkehrsarme Räume [240]	(Kultur-) Landschaftsschutz [241]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	5,1 ha 1,6 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B010-G020-BY	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|1 -	5,9 ha 1,1 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	4,5 ha mittel

	Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	Städtebau [242]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [243]	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte [244]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [245]	Sanierung [246]	Fläche/Erschließung [247]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B010-G020-BY						

	Bilanz Entlastung Einwohner [248]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	102 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	30 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 10 NEU-ULM - AS NERSINGEN (A 7) (B010-G020-BY)

218) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

219) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

220) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

221) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

222) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

223) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

224) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

225) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

226) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

227) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

228) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

229) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

230) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

231) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

232) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

233) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

234) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

235) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

236) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

237) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

238) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

239) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

240) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

241) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

242) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

243) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

244) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

245) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

246) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

247) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

248) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 12 OU Großholzleute (B012-G10-BW)

Projekt		**Projekt** 6	**Bundesdurchschnitt** Median[249] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 12 OU Großholzleute** B012-G10-BW Hauptprojekt [250]
		Länge	4,6 km	3,0 km
		Kosten	31,1 Mio. €	11,4 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	12.000 Kfz/Tag 12% Schwerverkehr (1.440 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 12 stellt in der Netzkonzeption des Landes eine wichtige großräumige Hauptverkehrsachse zwischen den Räumen Wangen/A96 und Kempten/A7 in BY dar. Einzig in Großholzleute (sowie Wombrechts) bestehen derzeit noch OD, die der Streckencharakteristik der B12 nicht mehr entsprechen. Die OD hat eine sehr wichtige Erschließungsfunktion für den innerörtlichen Verkehr (Kfz, Fußgänger- und Radfahrerbeziehungen). Aufgrund der beengten baulichen Situation (i.d.R. Breite von 6,85 m innerorts) sind innerorts an der B 12 nur ein einseitig durchgängiger 1,5 m breiter Gehweg (der gleichzeitig als Radweg mitgenutzt wird) und keine Linksabbiegespuren vorhanden. Die OD Großholzleute besitzt aufgrund ihrer beengten Verhältnisse, ihrer unzureichenden Leistungsfähigkeit sowie der fehlenden Optimierungsmöglichkeiten ein besonderes Gefahrenpotenzial für die Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrsbelastung im Abschnitt Großholzleute und damit in der OD ist relativ hoch. Gemäß der Straßenverkehrszählung 2010 beträgt der DTV 11.787 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 879 SV/24h. Die wünschenswerte Verbesserungen in der OD (Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, Reduzierung von Lärm und Abgasen) und die Erhöhung der Verkehrsqualität für den Durchgangsverkehr sind nur mit einer Ortsumfahrung möglich, da ein Ausbau im Bestand aus Platzmangel nicht möglich ist.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	62,821 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	9,523 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [251]	6,6

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [252]	Instandhaltung [253]	Verkehrssicherheit [254]	Reisezeiten im PV [255]	Transportzeiten im GV [256]	Implizite Nutzen [257]	LZE von Treibhausgasen [258]	Lärm [259]	Abgasbelastung [260]	Trennwirkung [261]	Zuverlässigkeit [262]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B012-G10-BW	21,776 Mio. €	-0,480 Mio. €	3,348 Mio. €	37,751 Mio. €	0,993 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,464 Mio. €	-0,393 Mio. €	-0,038 Mio. €	0,050 Mio. €	0,281 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	hoch Das Neubauprojekt verläuft östlich von Großholzleute und nördlich von Lochmühle und Kleinholzleute über ebene Grünlandflächen. Es überquert ein schmales FFH-Gebiet am Gewässer Untere Argen und berührt ein weiteres Gebiet, das als FFH- und Vogelschutzgebiet gemeldet ist, randlich. Hier sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen. Zwei weitere FFH-Gebiete liegen in der Wirkzone. Auch hier können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden. Auf seiner gesamten Länge durchfährt das Projekt einen BfN-Großraum (Großsäuger- und Feuchtlebensräume) sowie ein LSG. In der Wirkzone liegt ein Kernraum (Feuchtlebensräume). Wegen der verschiedenen betroffenen Kriterien hat das Projekt ein hohes Konfliktpotenzial.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [263]	Natura 2000-Gebiete [264]	Unzerschnittene Kernräume [265]	Unzerschnittene Großräume [266]	Flächenverbrauch [267] [268]	Überschwemmungsgebiete [269]	Wasserschutzgebiete [270]	Verkehrsarme Räume [271]	(Kultur-) Landschaftsschutz [272]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B012-G10-BW	2,7 ha mittel	5|0 hoch	0,1 ha mittel	2,8|2,8|0|0 hoch	9,4 ha 3,1 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	16,6 ha mittel

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [273]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [274]	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [275]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [276]	Sanierung [277]	Fläche/Erschließung [278]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B012-G10-BW	100,0% ++++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [279]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	168 *(Entlastung: 168; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 12 OU GROßHOLZLEUTE (B012-G10-BW)

249) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

250) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

251) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

252) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

253) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

254) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

255) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

256) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

257) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

258) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

259) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

260) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

261) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

262) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

263) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

264) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

265) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

266) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

267) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

268) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

269) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

270) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

271) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

272) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

273) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

274) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

275) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

276) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

277) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

278) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

279) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION
Hauptprojekt B 14 OU Stockach (B14-G50-BW)

			Bundesdurchschnitt Median[280] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B 14 OU Stockach B14-G50-BW Hauptprojekt [281]
Projekt		Projekt 7		
		Länge	4,6 km	3,0 km
		Kosten	31,1 Mio. €	31,4 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	8.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (880 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Erhebliche Nachteile innerorts (Lärm, Abgase, verkehrliche Überlastung, Staubildung u.a. in den Hauptverkehrszeiten). Tlw. ungenügende Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer. DTV 2010 5.315 Kfz/24h (B 14) und 15.725 Kfz/24h (B 313).
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	106,718 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	26,307 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [282]	4,1

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [283]	Instandhaltung [284]	Verkehrssicherheit [285]	Reisezeiten im PV [286]	Transportzeiten im GV [287]	Implizite Nutzen [288]	LZE von Treibhausgasen [289]	Lärm [290]	Abgasbelastung [291]	Trennwirkung [292]	Zuverlässigkeit [293]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B14-G50-BW	43,035 Mio. €	-0,845 Mio. €	0,737 Mio. €	63,078 Mio. €	1,638 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,776 Mio. €	-1,410 Mio. €	0,634 Mio. €	0,628 Mio. €	0,000 Mio. €

Nutzen, Bewertung Bund	Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt liegt in überwiegend stark bewegtem Gelände. Der Trassenverlauf zieht sich überwiegend durch Acker- und Grünlandflächen. Östlich befindet sich der Siedlungsbereich von Stockach, westlich befinden sich größere Waldbestände. Der gesamte Bauwerksbereich liegt innerhalb eines Großraums der Feuchtlebensräume und eines Großsäugerfunktionsraumes. Durch die Anlage von zwei Großbrücken (330 m und 520 m) wird der Zerschneidungswirkung in Bezug auf die Großräume entgegen gewirkt. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [294]	Natura 2000-Gebiete [295]	Unzerschnittene Kernräume [296]	Unzerschnittene Großräume [297]	Flächenverbrauch [298] [299]	Überschwemmungsgebiete [300]	Wasserschutzgebiete [301]	Verkehrsarme Räume [302]	(Kultur-) Landschaftsschutz [303]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B14-G50-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	2,2|2,2|0|0 mittel	10,2 ha 3,4 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Nutzen, Bewertung Bund	Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	Städtebau [304]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [305]	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte [306]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [307]	Sanierung [308]	Fläche/Erschließung [309]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B14-G50-BW						

Nutzen, Bewertung Bund	Bilanz Entlastung Einwohner [310]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 14 OU STOCKACH (B14-G50-BW)

280) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

281) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

282) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

283) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

284) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

285) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

286) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

287) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

288) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

289) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

290) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

291) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

292) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

293) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

294) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

295) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

296) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

297) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

298) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

299) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

300) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

301) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

302) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

303) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

304) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

305) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

306) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

307) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

308) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

309) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

310) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel) (B027-G110-BW)

			Bundesdurchschnitt Median[311] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel) B027-G110-BW Hauptprojekt [312]
Projekt	Projekt 8			
	Länge		4,6 km	3,5 km
	Kosten		31,1 Mio. €	217,1 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	31.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (3.100 Kfz/Tag)
	Bauziel		Diverse	4-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Das Projekt ist Bestandteil der 2-bahnigen (4streifigen) Ausbaukonzeption der B 27 von Stuttgart bis Balingen. Die B 27 führt als wichtige Nord-Süd-Verbindung vom Mittleren Neckarraum über Tübingen in den Zollernalbkreis. Die OD und die Vielzahl der innerörtlichen plangleichen Knotenpunkte sind mit einer Verkehrsbelastung gemäß Straßenverkehrszählung 2010 von bis zu 40.393 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 2.423 SV/24h überlastet. Die hohe Verkehrsbelastung der B 27 zwischen dem Tübinger Kreuz und dem Bläsibad beeinträchtigt die städtebaulichen und umweltbezogenen Qualitäten im Bereich der Südstadt und der Gartenstadt erheblich. Durch die Ortsumgehung Tübingen sollen die Umweltbelastungen und Unfallrisiken gemindert und die städtebaulichen Qualitäten und Entwicklungsmöglichkeiten verbessert werden. Durch den Abbau von Kapazitätsengpässen wird die Verkehrssicherheit erhöht. Durch die Maßnahme soll nicht nur die verkehrliche (und städtebauliche) Situation im Bereich der Stadt Tübingen, sondern insbesondere auch die infrastrukturelle Anbindung der Region Zollernalb an den Großraum Stuttgart verbessert werden.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	Großräumige Bedeutung		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	868,074 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	180,901 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [313]	4,8

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [314]	Instandhaltung [315]	Verkehrssicherheit [316]	Reisezeiten im PV [317]	Transportzeiten im GV [318]	Implizite Nutzen [319]	LZE von Treibhausgasen [320]	Lärm [321]	Abgasbelastung [322]	Trennwirkung [323]	Zuverlässigkeit [324]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B027-G110-BW	323,503 Mio. €	-25,564 Mio. €	98,402 Mio. €	439,421 Mio. €	14,097 Mio. €	6,804 Mio. €	-7,462 Mio. €	7,329 Mio. €	8,526 Mio. €	3,025 Mio. €	0,000 Mio. €

			Bundesdurchschnitt Median[311] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel) B027-G110-BW Hauptprojekt [312]
Nutzen, Bewertung Bund	Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Projekt befindet sich im südöstlichen Anschluss an den Siedlungsbereich von Tübingen. Es werden der Anschlussbereich zwischen B27/B28 eine Ortsumgehung mittels Tunnellösung im Waldbereich um Schindhau vorgesehen. Mit der Tunneltrasse können im Vergleich zu einer teilweise offen geführten Trasse insbes. Eingriffe in naturnahe und alte Waldbestände (Kern- und Großräume der Waldlebensräume und Großsäugerfunktionsraum) vermieden werden. Zur Verbesserung der Vernetzung eines Wildwegekorridors (landesweite Bedeutung im Generalwildwegeplan) sind Maßnahmen (Irritationsschutzwände, Bermen etc.) am Ehrenbach vorgesehen.

Umweltbetroffenheit – Zusammensetzung	Naturschutzvorrangflächen [325]	Natura 2000-Gebiete [326]	Unzerschnittene Kernräume [327]	Unzerschnittene Großräume [328]	Flächenverbrauch [329] 330	Überschwemmungsgebiete [331]	Wasserschutzgebiete [332]	Verkehrsarme Räume [333]	(Kultur-) Landschaftsschutz [334]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	18,1 ha 4,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B027-G110-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,6 ha mittel	0,5|0,6|0|0 mittel	18,0 ha 5,1 ha/km	0,0 km gering	0,4 km hoch	0,0 ha gering	0,2 ha mittel

			Bundesdurchschnitt Median[311] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel) B027-G110-BW Hauptprojekt [312]
Nutzen, Bewertung Bund	Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	Städtebau [335]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [336]	gering Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau bei nur geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte [337]

Städtebau	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [338]	Sanierung [339]	Fläche/Erschließung [340]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B027-G110-BW	0,0%	0,0%	42,0% +	0,0%	0,0%	29,0% -

			Bundesdurchschnitt Median[311] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel) B027-G110-BW Hauptprojekt [312]
Nutzen, Bewertung Bund	Bilanz Entlastung Einwohner [341]		539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	2.214 *(Entlastung: 2.214; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer		114 Monate	120 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit		30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 27 TÜBINGEN (BLÄSIBAD) - B 28 (SCHINDHAUBASISTUNNEL) (B027-G110-BW)

311) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

312) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

313) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

314) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

315) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

316) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

317) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

318) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

319) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

320) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

321) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

322) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

323) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

324) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

325) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

326) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

327) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

328) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

329) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

330) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

331) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

332) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

333) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

334) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

335) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

336) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

337) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

338) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

339) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

340) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

341) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 27 Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394) (B27-G30-BW)

Projekt		**Projekt** 9	**Bundesdurchschnitt** Median[342] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 27 Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)** B27-G30-BW Hauptprojekt [343]
		Länge	4,6 km	6,9 km
		Kosten	31,1 Mio. €	88,3 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	31.000 Kfz/Tag 9% Schwerverkehr (2.790 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	4-streifiger Neubau/Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Das Projekt ist Bestandteil der 2-bahnigen (4streifigen) Ausbaukonzeption der B 27 von Stuttgart bis Balingen. Die B 27 führt als wichtige Nord-Süd-Verbindung vom Mittleren Neckarraum über Tübingen in den Zollernalbkreis. Der derzeitige zweistreifige Querschnitt mit der Verkehrsbelastung gemäß Straßenverkehrszählung 2010 von bis zu 29.658 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 2.146 SV/24h ist überlastet. Für das Prognosejahr 2025 ist beim Planungsnullfall eine Verkehrsstärke bis zu 30.200 Kfz/24h zu erwarten. Durch die Ortsumgehung kann die Gemeinde Ofterdingen (22.846 Kfz/24h inkl. 1.689 SV/24h gemäß SVZ 2010) und die Vielzahl der innerörtlichen plangleichen Knotenpunkte in Ofterdingen entlastet werden. Durch die geplante zweibahnige B 27neu mit ihren kreuzungsfreien Anschlüssen werden Unfallrisiken und Umweltbelastungen gemindert, die Verkehrssicherheit erhöht und Kapazitätsengpässe abgebaut. Gleichzeitig kann das überörtliche Verkehrsnetz durch eine stärkere Konzentration des Verkehrs auf die B 27 entlastet werden.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	376,285 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	73,167 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [344]	5,1

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [345]	Instandhaltung [346]	Verkehrssicherheit [347]	Reisezeiten im PV [348]	Transportzeiten im GV [349]	Implizite Nutzen [350]	LZE von Treibhausgasen [351]	Lärm [352]	Abgasbelastung [353]	Trennwirkung [354]	Zuverlässigkeit [355]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B27-G30-BW	80,117 Mio. €	-3,263 Mio. €	77,275 Mio. €	204,396 Mio. €	6,951 Mio. €	27,387 Mio. €	-3,340 Mio. €	3,612 Mio. €	-18,524 Mio. €	1,676 Mio. €	0,000 Mio. €

	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Ausbau- z.T. Neubauprojekt durch sehr bewegtes Gelände führt SÖ an Ofterdingen vorbei und quert dabei Acker-, Grünland sowie Streuobstwiesen und mehrere Bäche. Bevor die Neubaustrecke im Süden an die Bestandstrecke anschließt, wird das Tannbachtal in Brückenlage überquert. Im Neubauabschnitt wird ein FFH-Gebiet randlich direkt in Anspruch genommen, weitere Teilflächen dieses FFH-Gebietes liegen im Bereich der Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen, so dass lt. Ländermeldung insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes wahrscheinlich sind. Im Bereich der Wirkzone des Ausbauabschnitts liegt ein SPA-Gebiet, gemäß Ländermeldung können erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Im Ausbauabschnitt wird eine nat. Lebensraumachse (Wald, Großsäuger) (BfN) gequert, die mittels Grünbrücke über die B27 entschnitten wird. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [356]	Natura 2000-Gebiete [357]	Unzerschnittene Kernräume [358]	Unzerschnittene Großräume [359]	Flächenverbrauch [360] [361]	Überschwemmungsgebiete [362]	Wasserschutzgebiete [363]	Verkehrsarme Räume [364]	(Kultur-) Landschaftsschutz [365]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	40,9 ha 3,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B27-G30-BW	1,1 ha mittel	0|1 hoch	0,0 ha gering	0,0|0,0|1|1 gering	26,8 ha 3,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [366]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [367]	hoch Es sind hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 5 von 10 Punkte [368]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [369]	Sanierung [370]	Fläche/Erschließung [371]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B27-G30-BW	66,0% +++	0,0%	65,0% ++	0,0%	0,0%	6,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [372]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	1.195 *(Entlastung: 1.269; Belastung: 74)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	96 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 27 BODELSHAUSEN (L 389) - NEHREN (L 394) (B27-G30-BW)

342) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

343) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

344) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

345) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

346) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

347) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

348) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

349) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

350) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

351) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

352) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

353) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

354) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

355) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

356) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

357) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

358) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

359) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

360) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

361) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

362) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

363) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

364) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

365) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

366) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

367) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

368) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

369) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

370) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

371) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

372) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 28 OU Unterjesingen (B28-G70-BW)

Projekt	**Projekt** 10	**Bundesdurchschnitt** Median[373] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 28 OU Unterjesingen** B28-G70-BW Hauptprojekt [374]
	Länge	4,6 km	2,6 km
	Kosten	31,1 Mio. €	86,3 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	18.000 Kfz/Tag 7% Schwerverkehr (1.260 Kfz/Tag)
	Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	
	Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der hohen städtebaulichen Bedeutung erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung – **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	199,644 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung – **Investitionskosten, Barwert**	20,848 Mio. €	71,548 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung – **Nutzen-Kosten-Verhältnis**	3,9 [375]	2,8

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [376]	Instandhaltung [377]	Verkehrssicherheit [378]	Reisezeiten im PV [379]	Transportzeiten im GV [380]	Implizite Nutzen [381]	LZE von Treibhausgasen [382]	Lärm [383]	Abgasbelastung [384]	Trennwirkung [385]	Zuverlässigkeit [386]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B28-G70-BW	71,998 Mio. €	-0,607 Mio. €	4,705 Mio. €	115,132 Mio. €	1,420 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,589 Mio. €	5,331 Mio. €	1,543 Mio. €	0,710 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt – Umweltbetroffenheit

gering: 37,0%
mittel: 45,8%
hoch: 15,2%
sonstige: 2,0%

mittel
Das Neubauvorhaben führt als OU des Tübinger Stadtteils "Unterjesingen" in teilweiser Bündelung mit einer Bahnlinie sowie siedlungsnah durch das Ammertal. Im Trassenverlauf werden v.a Acker- und Grünland durchfahren. Im Osten wird bei der Auffahrt auf die Bestandsstrecke ein VSG im Bereich von Ackerflächen gequert, so dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können. Ein FFH-Gebiet liegt nördlich im Wirkraum der Trasse, so dass erhebliche Beeinträchtigungen ebenfalls nicht ausgeschlossen werden können. Das westl. Trassenende zerschneidet einen BfN-Großraum (Feuchtlebensraum) und der östl. Trassenbereich einen BfN-Großraum (Trockenlebensraum). Im Wirkraum liegen 2 LSG sowie ein Naturpark. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltkriterien sind nicht betroffen.

Umwelt – Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [387]	Natura 2000-Gebiete [388]	Unzerschnittene Kernräume [389]	Unzerschnittene Großräume [390]	Flächenverbrauch [391] [392]	Überschwemmungsgebiete [393]	Wasserschutzgebiete [394]	Verkehrsarme Räume [395]	(Kultur-) Landschaftsschutz [396]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B28-G70-BW	11,2 ha hoch	2|0 mittel	0,0 ha gering	1,4|0,0|0|0 mittel	5,9 ha 2,3 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	1,7 ha mittel

Raumordnung – Raumwirksamkeit

keine: 93,1%
gering: 2,0%
mittel: 3,0%
hoch: 1,9%

nicht bewertungsrelevant

Städtebau – Städtebau [397]

nicht relevant: 23,8%
unbedeutend: 28,5%
gering: 8,0%
mittel: 14,1%
hoch: 25,6%
0 von 10 Punkte [398]

hoch
Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.
4 von 10 Punkte [399]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [400]	Sanierung [401]	Fläche/Erschließung [402]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B28-G70-BW	100,0% ++++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Nutzen, Bewertung Bund	**Bilanz Entlastung Einwohner** [403]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	1.995 *(Entlastung: 1.995; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	138 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 28 OU UNTERJESINGEN (B28-G70-BW)

373) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

374) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

375) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

376) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

377) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

378) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

379) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

380) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

381) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

382) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

383) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

384) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

385) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

386) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

387) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

388) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

389) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

390) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

391) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

392) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

393) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

394) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

395) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

396) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

397) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

398) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

399) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

400) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

401) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

402) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

403) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 28 OU Blaubeuren/Gerhausen (B028-G20-BW)

Projekt	**Projekt** 3	**Bundesdurchschnitt** Median[404] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 28 OU Blaubeuren/Gerhausen** B028-G20-BW Hauptprojekt [405]
	Länge	4,6 km	2,0 km
	Kosten	31,1 Mio. €	23,6 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	11.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (1.100 Kfz/Tag)
	Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die bestehende Ortsdurchfahrt Gerhausen der B28 ist 8,5m breit und durchgehend angebaut, die Belastung beträgt ca. 13.900 kfz/24h (DTV 2010) mit einem und Schwerverkehrsanteil von767 Fz/Tag . Die Umfahrung Gerhausen entlastet diese Ortsdurchfahrt wodurch Unfallrisiken und Umweltbelastungen gemindert werden.
	Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	56,621 Mio. €
	Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	19,482 Mio. €
	Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [406]	2,9

Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens**

	Betriebskosten [407]	Instandhaltung [408]	Verkehrssicherheit [409]	Reisezeiten im PV [410]	Transportzeiten im GV [411]	Implizite Nutzen [412]	LZE von Treibhausgasen [413]	Lärm [414]	Abgasbelastung [415]	Trennwirkung [416]	Zuverlässigkeit [417]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B028-G20-BW	29,688 Mio. €	-0,460 Mio. €	-1,221 Mio. €	23,243 Mio. €	0,814 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,515 Mio. €	2,712 Mio. €	2,399 Mio. €	-0,040 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt: **Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	hoch Das Neubauprojekt der B028 im Bereich Blaubeuren/Gerhausen liegt in teilweise stark bewegtem Gelände innerhalb bzw. im nördlichen Anschluss des Siedlungsbereichs. Durch das Projekt werden ein FFH- und ein VSG randlich angeschnitten. Weiterhin werden Kern- und Großräume (Wald- und Trockenlebensräume) (BfN) sowie ein Großsäugerfunktionsraum (BfN) gequert und ebenfalls im Randbereich von ca. 2/3 der Trasse angeschnitten. Für etwa die Hälfte der Streckenlänge verläuft das Projekt innerhalb eines LSG. Die neue Trassenführung wird mit dem Verlauf der südlich anschließenden Bahnlinie gebündelt. Das Brückenbauwerk über die Blau mit Anschluss an die Kernräume und Großsäugerlebensraum ist bei entsprechender Ausbildung geeignet, als Querungsmöglichkeit für Wildtiere zu dienen.

Umwelt: **Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit**

	Naturschutzvorrangflächen [418]	Natura 2000-Gebiete [419]	Unzerschnittene Kernräume [420]	Unzerschnittene Großräume [421]	Flächenverbrauch [422] [423]	Überschwemmungsgebiete [424]	Wasserschutzgebiete [425]	Verkehrsarme Räume [426]	(Kultur-) Landschaftsschutz [427]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B028-G20-BW	5,2 ha hoch	0|2 hoch	5,5 ha hoch	0,0|0,0|0|0 mittel	7,3 ha 3,7 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	6,0 ha mittel

Raumordnung: **Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau: **Städtebau** [428]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [429]	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 2 von 10 Punkte [430]

Städtebau:

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [431]	Sanierung [432]	Fläche/Erschließung [433]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B028-G20-BW	52,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [434]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	284 *(Entlastung: 284; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	138 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 28 OU BLAUBEUREN/GERHAUSEN (B028-G20-BW)

404) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

405) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

406) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

407) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

408) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

409) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

410) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

411) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

412) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

413) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

414) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

415) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

416) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

417) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

418) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

419) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

420) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

421) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

422) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

423) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

424) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

425) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

426) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

427) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

428) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

429) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

430) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

431) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

432) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

433) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

434) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 28 OU Blaustein (B28-G50-BW)

Projekt	Projekt 2	**Bundesdurchschnitt** Median[435] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 28 OU Blaustein** B28-G50-BW Hauptprojekt [436]
	Länge	4,6 km	3,4 km
	Kosten	31,1 Mio. €	105,8 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	13.000 Kfz/Tag 9% Schwerverkehr (1.170 Kfz/Tag)
	Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B28 weist im Bereich Blaustein-Klingenstein Verkehrsbelastungen von 17000 Kfz/24h (DTV 2010) auf. Im Bereich des schienengleichen Bahnübergangs in Blaustein-Klingenstein im Zuge der B 28 kommt es bei geschlossenen Bahnschranken regelmäßig zu Rückstauerscheinungen.
	Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	122,684 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Investitionskosten, Barwert**	20,848 Mio. €	87,609 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Nutzen-Kosten-Verhältnis**	3,9 [437]	1,4

Gesamtwirtschaftliche Bewertung: Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [438]	Instandhaltung [439]	Verkehrssicherheit [440]	Reisezeiten im PV [441]	Transportzeiten im GV [442]	Implizite Nutzen [443]	LZE von Treibhausgasen [444]	Lärm [445]	Abgasbelastung [446]	Trennwirkung [447]	Zuverlässigkeit [448]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B28-G50-BW	53,955 Mio. €	-14,502 Mio. €	20,951 Mio. €	54,935 Mio. €	1,284 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,957 Mio. €	3,186 Mio. €	4,434 Mio. €	-0,602 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt: **Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt der OU Blaustein verläuft als Südumfahrung durch Wald und landwirtschaftlich geprägte Offenlandbereiche. Im nordöstlichen Trassenbereich wird die Blau mit ihrer Aue gequert. Insgesamt werden ein FFH- und ein Vogelschutzgebiet durchfahren (Trasse, Tunnel und Brücke). Ein Kernraum der Feuchtlebensräume wird mittels der Großbrücke überspannt. Unmittelbar östlich daran anschließend werden ein Kern- und Großraum der Waldlebensräume mit dem Tunnel unterfahren. Der gesamte Projektbereich befindet sich innerhalb eines Großsäugerfunktionsraums. Der Großteil dieser Durchfahrung findet ebenfalls in Tunnellage statt.

Umwelt: Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [449]	Natura 2000-Gebiete [450]	Unzerschnittene Kernräume [451]	Unzerschnittene Großräume [452]	Flächenverbrauch [453] [454]	Überschwemmungsgebiete [455]	Wasserschutzgebiete [456]	Verkehrsarme Räume [457]	(Kultur-) Landschaftsschutz [458]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B28-G50-BW	3,0 ha mittel	0|2 hoch	2,0 ha mittel	0,4|1,2|0|0 mittel	6,0 ha 1,8 ha/km	0,1 km mittel	0,0 km gering	0,0 ha gering	8,1 ha mittel

Raumordnung: **Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau: **Städtebau** [459]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [460]	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [461]

Städtebau

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [462]	Sanierung [463]	Fläche/Erschließung [464]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B28-G50-BW	100,0% ++++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [465]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	251 *(Entlastung: 251; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	138 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 28 OU BLAUSTEIN (B28-G50-BW)

435) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

436) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

437) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

438) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

439) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

440) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

441) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

442) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

443) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

444) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

445) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

446) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

447) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

448) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

449) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

450) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

451) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

452) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

453) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

454) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

455) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

456) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

457) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

458) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

459) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

460) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

461) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

462) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

463) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

464) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

465) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 30 Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (B30-G30-BW)

Projekt

	Bundesdurchschnitt Median[466] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B 30 Biberach (Jordanbad) - Hochdorf B30-G30-BW Hauptprojekt [467]
Projekt 11		
Länge	4,6 km	5,2 km
Kosten	31,1 Mio. €	34,6 Mio. €
Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	17.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (2.210 Kfz/Tag)
Bauziel	Diverse	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	In einem im Auftrag des MVI erstellten Gutachten des Ingenieurbüros Brilon Bonzio Weiser (BBW) wurden Bedarfsplanabschnitte im Zuge von Bundesstraßen in Baden-Württemberg daraufhin überprüft, ob sie unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten für einen Umbau mit einem dreistreifigen Querschnitt geeignet sind. Unter anderen wurde auch der Streckenabschnitt der B 30 zwischen Enzisreute und Biberach/Jordanbad untersucht. Der bereits dreistreifig ausgebaute Abschnitt zwischen Hochdorf und Biberach/Jordanbad ist derzeit (2010) werktäglich mit ca. 22.000 Kfz/24h belastet. Bis 2030 wird sich der Verkehr entsprechend der Prognose des Büros BBW auf etwa 26.600 Kfz/24h erhöhen. Bei dieser Verkehrsbelastung ist jedoch als Ergebnis der Untersuchung von BBW ein dreistreifiger Ausbau nicht mehr leistungsfähig. Die ermittelten Qualitätsstufen E und F bedingen in der Zukunft einen vierstreifigen Ausbau. Das Land hat diesem Ergebnis Rechnung getragen und diesen Streckenabschnitt zusätzlich in die Maßnahmenliste als vierstreifigen Ausbau aufgenommen.
Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB). Das Projekt leistet mit dem Ausbau einen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.

Nutzen, Bewertung Bund

Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
Gesamtwirtschaftliche Bewertung – **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	50,794 Mio. €
Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	28,258 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [468]	1,8

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [469]	Instandhaltung [470]	Verkehrssicherheit [471]	Reisezeiten im PV [472]	Transportzeiten im GV [473]	Implizite Nutzen [474]	LZE von Treibhausgasen [475]	Lärm [476]	Abgasbelastung [477]	Trennwirkung [478]	Zuverlässigkeit [479]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B30-G30-BW	4,608 Mio. €	-1,884 Mio. €	16,169 Mio. €	39,814 Mio. €	2,192 Mio. €	-2,362 Mio. €	-1,167 Mio. €	0,568 Mio. €	-11,291 Mio. €	0,101 Mio. €	4,048 Mio. €

Umwelt

Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Ausbauprojekt der OU Biberach verläuft teils durch landwirtschaftlich geprägte, teils bewaldete Bereiche. Östlich der Trasse befinden sich 2 FFH-Gebiete, die innerhalb der Wirkzone des Projekts liegen. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.

Umwelt – Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [480]	Natura 2000-Gebiete [481]	Unzerschnittene Kernräume [482]	Unzerschnittene Großräume [483]	Flächenverbrauch [484] [485]	Überschwemmungsgebiete [486]	Wasserschutzgebiete [487]	Verkehrsarme Räume [488]	(Kultur-) Landschaftsschutz [489]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	5,1 ha 1,6 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B30-G30-BW	0,0 ha gering	2|0 mittel	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	8,9 ha 1,7 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Raumordnung

Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant

Städtebau

Städtebau [490]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [491]	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [492]

Städtebau – Zusammensetzung

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [493]	Sanierung [494]	Fläche/Erschließung [495]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B30-G30-BW	100,0% ++++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Bilanz Entlastung Einwohner [496]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	175 *(Entlastung: 175; Belastung: 0)*
Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	144 Monate
Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	54 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 30 BIBERACH (JORDANBAD) - HOCHDORF (B30-G30-BW)

466) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

467) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

468) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

469) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

470) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

471) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

472) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

473) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

474) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

475) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

476) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

477) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

478) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

479) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

480) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

481) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

482) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

483) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

484) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

485) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

486) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

487) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

488) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

489) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

490) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

491) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

492) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

493) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

494) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

495) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

496) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 30 Enzisreute - Gaisbeuren (B030-G20-BW)

			Bundesdurchschnitt Median[497] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B 30 Enzisreute - Gaisbeuren B030-G20-BW Hauptprojekt [498]
Projekt		Projekt 12 13		
		Länge	4,6 km	9,2 km
		Kosten	31,1 Mio. €	92,9 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	25.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (2.500 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	4-streifiger Neubau/Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die Ortsdurchfahrten sind mit bis zu 21.300 Kfz/24h (DTV 2010, SV-Anteil 8%) belastet. Die B 30 gehört Netzkonzeptionell zu hochrangigen Straßen in BW (Verbindungsfunktionsstufe I nach RIN) Zurzeit ist die B 30 zwischen dem Ende der Ausbaustrecke am Egelsee und Bad Waldsee-Süd nicht ausgebaut (2streifige Führung) Die OD von Enzisreute und Gaisbeuren sind stark belastet (Ortschaften mit dem höchsten Schwerverkehrsaufkommen entlang der B 30). Der Streckenabschnitt zwischen Egelsee und Bad Waldsee-Süd ist gekennzeichnet durch unübersichtliche, kurvige und kuppige Abschnitte mit Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten. Ziel: Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpässen
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	532,271 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	76,661 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [499]	6,9

Zusammensetzung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [500]	Instandhaltung [501]	Verkehrssicherheit [502]	Reisezeiten im PV [503]	Transportzeiten im GV [504]	Implizite Nutzen [505]	LZE von Treibhausgasen [506]	Lärm [507]	Abgasbelastung [508]	Trennwirkung [509]	Zuverlässigkeit [510]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B030-G20-BW	86,961 Mio. €	-5,409 Mio. €	108,789 Mio. €	310,803 Mio. €	11,140 Mio. €	30,324 Mio. €	-3,727 Mio. €	1,628 Mio. €	-29,717 Mio. €	0,356 Mio. €	21,117 Mio. €

Nutzen, Bewertung Bund	Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%

mittel
Der Neubau der OU Gaisbeuren und Enzisreute verläuft bei beiden Teilprojekten über ackerbaulich genutzte Offenlandbereiche. Die Eingliederung in den Bestand ist für beide Abschnitte mit dem Ausbau der Bestandsstrecken verbunden. Für T2 kommt es hierbei lediglich zu einer randlichen Durchfahrung eines Großsäugerfunktionsraums. Im westlichen Bereich von T2 sind erhebliche Beeinträchtigungen auf das angrenzende FFH-Gebiet aufgrund hoher Stickstoffempfindlichkeiten der LRT wahrscheinlich. Das Projekt liegt mit gesamter Trassenlänge in einem Großsäugerfunktionsraum sowie einem Großraum in Metzwerk der Feuchtlebensräume. Zwei Wasserschutzgebiete der Zone II grenzen an die Strecke, sind aber nicht vom Ausbau betroffen.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [511]	Natura 2000-Gebiete [512]	Unzerschnittene Kernräume [513]	Unzerschnittene Großräume [514]	Flächenverbrauch [515] [516]	Überschwemmungsgebiete [517]	Wasserschutzgebiete [518]	Verkehrsarme Räume [519]	(Kultur-) Landschaftsschutz [520]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	40,9 ha 3,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B030-G20-BW	1,8 ha mittel	0|1 hoch	0,1 ha mittel	2,7|3,0|0|0 mittel	36,5 ha 4,0 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Nutzen, Bewertung Bund	Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%

gering
Das Projekt verbessert die Anbindung des Oberzentrums Ravensburg an die Metropolregion Stuttgart im Straßenpersonenverkehr. Das Projekt ist das einzige Straßenprojekt in Deutschland, das die Anbindung eines Oberzentrums an eine Metropolregion verbessert. Bewertungsrelevante Raumordnerische Defizite in An- und Verbindungsqualitäten sind auf dem anschließenden Streckenzug der A 8 Ulm - Stuttgart nicht feststellbar. Das Projekt behebt den einzigen Engpass in Deutschland in der Anbindung eines Oberzentrums an eine Metropolregion im Straßenpersonenverkehr. "Gering" ist im Sinne von An- und Verbindungsqualitäten in der Anbindung von Oberzentren an Metropolregionen bundesweit die bestmögliche Bewertung.

Die Relation der großräumigen Anbindungsfunktion des Oberzentrums Ravensburg an die Metropolregion Stuttgart weist bisher ein geringes Defizit auf, da die Bewertung nach RIN nur eine ausreichende Anbindungsqualität ergab. Gleichzeitig bindet diese Relation ein Oberzentrum an eine Metropolregion an, die hinsichtlich ihres räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als mittel bzw. hoch eingestuft wurden. Daher ist diese Relation in ihrer Raumrelevanz mit 1,85 Punkten bewertet worden. Da das Projekt B030-G20-BW die bestehenden Defizite signifikant reduziert (Verkürzung der Fahrzeit um 3,8 Minuten im nahezu unbelasteten Verkehrsnetz, Erhöhung der Luftliniengeschwindigkeit um 3,5 km/h) und damit zu einer Verbesserung der Anbindungsqualität beiträgt, erhält dieses Projekt hierfür 1,85 Wertungspunkte der Raumrelevanz.

Nutzen, Bewertung Bund	Städtebau	Städtebau [521]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [522]

hoch
Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.
8 von 10 Punkte [523]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [524]	Sanierung [525]	Fläche/Erschließung [526]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B030-G20-BW	100,0% ++++	100,0% ++++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Nutzen, Bewertung Bund	Bilanz Entlastung Einwohner [527]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*

1.967
(Entlastung: 1.967; Belastung: 0)

Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate
Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate

114 Monate
24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 30 ENZISREUTE - GAISBEUREN (B030-G20-BW)

497) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

498) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

499) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

500) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

501) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

502) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

503) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

504) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

505) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

506) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

507) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

508) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

509) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

510) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

511) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

512) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

513) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

514) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

515) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

516) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

517) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

518) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

519) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

520) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

521) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

522) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

523) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

524) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

525) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

526) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

527) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 30 OU Gaisbeuren (B030-G20-BW-T01)

Projekt		**Projekt** 12	**Bundesdurchschnitt** Median[528] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 30 OU Gaisbeuren** B030-G20-BW-T01 Teilprojekt [529]
		Länge	4,6 km	5,4 km
		Kosten	31,1 Mio. €	50,0 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
		Bauziel	Diverse	4-streifiger Neubau/Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Der DTV 2010 weist in der OD bis zu rd. 21.300 Kfz/24h (SV-Anteil 8%) auf. Die B 30 gehört Netzkonzeptionell zu hochrangigen Straßen in BW (Verbindungsfunktionsstufe I nach RIN) Zurzeit ist die B 30 zwischen dem Ende der Ausbaustrecke am Egelsee und Bad Waldsee-Süd nicht ausgebaut (2streifige Führung) Die OD von Enzisreute und Gaisbeuren sind stark belastet. Der Streckenabschnitt zwischen Egelsee und Bad Waldsee-Süd ist gekennzeichnet durch unübersichtliche, kurvige und kuppige Abschnitte mit Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten. Ziel: Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpässen
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [530]	siehe Hauptprojekt
		Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens		

	Betriebskosten [531]	Instandhaltung [532]	Verkehrssicherheit [533]	Reisezeiten im PV [534]	Transportzeiten im GV [535]	Implizite Nutzen [536]	LZE von Treibhausgasen [537]	Lärm [538]	Abgasbelastung [539]	Trennwirkung [540]	Zuverlässigkeit [541]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B030-G20-BW-T01	siehe Hauptprojekt										

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering An den Neubau der OU Gaisbeuren schließt auch ein Ausbau der nordöstlich gelegenen Bestandsstrecke an. Die OU wird in einem Bogen aus Richtung Westen kommend im Norden um die Ortschaft geführt. Hierbei werden in erster Linie landwirtschaftlich genutzte Offenlandbereiche (Ackerbau) durchfahren sowie der Mühlenbach und feuchte Bereiche im Großen Ried gequert. Zwischen den Ortslagen von Gaisbeuren und Bad Waldsee wird ein Großsäugerfunktionsraum durchfahren, bevor die Trasse wieder in den Bestand eingliedert. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.
	Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

	Naturschutzvorrangflächen [542]	Natura 2000-Gebiete [543]	Unzerschnittene Kernräume [544]	Unzerschnittene Großräume [545]	Flächenverbrauch [546] [547]	Überschwemmungsgebiete [548]	Wasserschutzgebiete [549]	Verkehrsarme Räume [550]	(Kultur-) Landschaftsschutz [551]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	40,9 ha 3,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B030-G20-BW-T01	siehe Hauptprojekt								

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	siehe Hauptprojekt
Städtebau	**Städtebau** [552]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [553]	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 6 von 10 Punkte [554]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte				negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [555]	Sanierung [556]	Fläche/Erschließung [557]		auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%		0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B030-G20-BW-T01	45,0% ++	100,0% ++++	0,0%		0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [558]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 30 OU GAISBEUREN (B030-G20-BW-T01)

528) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

529) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

530) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

531) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

532) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

533) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

534) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

535) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

536) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

537) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

538) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

539) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

540) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

541) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

542) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

543) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

544) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

545) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

546) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

547) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

548) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

549) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

550) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

551) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

552) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

553) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

554) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

555) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

556) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

557) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

558) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION
Teilprojekt B 30 OU Enzisreute (B030-G20-BW-T02)

Projekt	**Projekt** 13		**Bundesdurchschnitt** Median[559] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 30 OU Enzisreute** B030-G20-BW-T02 Teilprojekt [560]
	Länge		4,6 km	3,8 km
	Kosten		31,1 Mio. €	42,9 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
	Bauziel		Diverse	4-streifiger Neubau/Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Der DTV 2010 liegt in der OD bei rd. 21.300 Kfz/24h (SV-Anteil 8%). Die B 30 gehört Netzkonzeptionell zu hochrangigen Straßen in BW (Verbindungsfunktionsstufe I nach RIN). Zurzeit ist die B 30 zwischen dem Ende der Ausbaustrecke am Egelsee und Bad Waldsee-Süd nicht ausgebaut (2streifige Führung). Die OD von Enzisreute und Gaisbeuren sind stark belastet. Der Streckenabschnitt zwischen Egelsee und Bad Waldsee-Süd ist gekennzeichnet durch unübersichtliche, kurvige und kuppige Abschnitte mit Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten. Ziel: Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpässen
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [561]	siehe Hauptprojekt

Zusammensetzung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [562]	Instandhaltung [563]	Verkehrssicherheit [564]	Reisezeiten im PV [565]	Transportzeiten im GV [566]	Implizite Nutzen [567]	LZE von Treibhausgasen [568]	Lärm [569]	Abgasbelastung [570]	Trennwirkung [571]	Zuverlässigkeit [572]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B030-G20-BW-T02	siehe Hauptprojekt										

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Die OU Enzisreute passiert die Ortslage über im Südosten gelegene, ackerbaulich genutzte Flächen und gliedert sich nördlich wieder in den Bestand ein. Im Bereich des Kümmerazhofer Forsts wird die Trasse im Bestand ausgebaut. Die bestehende zweispurige Trasse der B 30 führt bereits zu Trennwirkungen für das dort liegende FFH-Gebiet. Da das Gebiet von nährstoffarmen und moorigen Standorten geprägt wird, sind erhebliche Beeinträchtigungen durch eine zusätzliche Belastung der sensiblen Standorte durch erhöhte Critical Loads wahrscheinlich. Zwischen den beiden FFH-Teilgebieten existieren Wechselbeziehungen (u.a. Großsäugerkorridor), so dass Vernetzungsmaßnahmen vorgesehen werden müssen. Der gesamte Projektbereich liegt zudem in einem Großraum für Feuchtlebensräume und einem Großsäugerfunktionsraum. Im Nahbereich zur Bestandsstrecke liegen zwei Wasserschutzgebiete der Zone II, die durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [573]	Natura 2000-Gebiete [574]	Unzerschnittene Kernräume [575]	Unzerschnittene Großräume [576]	Flächenverbrauch [577] [578]	Überschwemmungsgebiete [579]	Wasserschutzgebiete [580]	Verkehrsarme Räume [581]	(Kultur-) Landschaftsschutz [582]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	40,9 ha 3,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B030-G20-BW-T02	siehe Hauptprojekt								

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	siehe Hauptprojekt
Städtebau	**Städtebau** [583]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [584]	Nicht untersucht. Es erfolgt die Standardbewertung: unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte [585]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [586]	Sanierung [587]	Fläche/Erschließung [588]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B030-G20-BW-T02						

	Bilanz Entlastung Einwohner [589]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 30 OU ENZISREUTE (B030-G20-BW-T02)

559) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

560) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

561) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

562) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

563) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

564) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

565) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

566) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

567) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

568) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

569) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

570) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

571) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

572) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

573) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

574) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

575) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

576) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

577) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

578) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

579) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

580) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

581) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

582) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

583) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

584) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

585) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

586) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

587) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

588) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

589) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 30 Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach (B030-G10-BW)

Projekt	Projekt 14	**Bundesdurchschnitt** Median[590] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 30 Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach** B030-G10-BW Hauptprojekt [591]
	Länge	4,6 km	11,3 km
	Kosten	31,1 Mio. €	111,8 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	30.000 Kfz/Tag 6% Schwerverkehr (1.800 Kfz/Tag)
	Bauziel	Diverse	4-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 30 verbindet die Oberzentren Friedrichshafe/Ravensburg/Weingarten mit dem Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm. Die 2-bahnige Fortführung der Ortsumfahrung Ravensburg (Landkreis Ravensburg) im Zuge der B 30 nach Süden bis nach Friedrichshafen (Bodenseekreis) hat wichtige verkehrliche Funktionen. Bei der Straßenverkehrszählung 2010 wurden Verkehrsstärken bis zu 17.937 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 501 Fz/24h erhoben. Für das Prognosejahr 2025 ist auf der Westumfahrung eine Verkehrsstärke zwischen 25.000Kfz/24h und 27.000 Kfz/24h prognosiziert (Entlastung der alten B30 um ca. 13.000 kfz/24h) 1) Wichtiger Lückenschluss in der landesweit bedeutenden Nord-Süd-Achse UlmFriedrichshafen. 2) wichtiger Baustein der als „Planungsfall 7.5“ bekannten Netzgestaltung im nördlichen Bodenseeraum (Bündelung der Verkehre auf der B 30 neu und B 31) und soll die Verkehre insbesondere der B 33 sowie der B 30 alt und B 467 bündeln. 3) Die B 30neu, FN-RV ist eine wichtige Maßnahme zur Entlastung der ODs im mittleren Schussental, insbesondere der OD Meckenbeuren. In den Ortsdurchfahrten werden Unfallrisiken und Umweltbelastungen gemindert. Mit der Maßnahme wird die Verkehrssicherheit erhöht und Kapazitätsengpässe abgebaut. Für die Linienfindung der B 30neu, FN-RV, werden aktuell (seit 2010) Varianten für eine Ost und für eine Westumfahrung von Meckenbeuren untersucht.
	Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	766,518 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Investitionskosten, Barwert**	20,848 Mio. €	91,800 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Nutzen-Kosten-Verhältnis**	3,9 [592]	8,3

Gesamtwirtschaftliche Bewertung: Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [593]	Instandhaltung [594]	Verkehrssicherheit [595]	Reisezeiten im PV [596]	Transportzeiten im GV [597]	Implizite Nutzen [598]	LZE von Treibhausgasen [599]	Lärm [600]	Abgasbelastung [601]	Trennwirkung [602]	Zuverlässigkeit [603]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B030-G10-BW	65,000 Mio. €	-7,467 Mio. €	138,871 Mio. €	393,305 Mio. €	10,503 Mio. €	180,182 Mio. €	-4,531 Mio. €	9,644 Mio. €	-40,172 Mio. €	1,112 Mio. €	20,064 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt verläuft ab Friedrichshafen im Siedlungsbereich und abwechselnd in Wald- und Offenlandbereichen. Zwischen Brochenzell und Eschach durchquert die Trasse, mit Ausnahme der Passage des Gewässerlaufs der Schussen, ausschließlich bewaldetes Gebiet. Direkte Flächeninanspruchnahmen des FFH-Gebiets sowie Zerschneidung eines nationalen Lebensraumkorridors für Feuchtlebensräume werden durch ausreichend dimensionierte Gewässerquerungen zur Aufrechterhaltung der Abflussverhältnisse sowie der Funktionalitäten im Bereich des Gunterbachs und Zuflüssen der Schussen sowie von Krebsbach und Eschach ausgeschlossen. Durch Lage innerhalb der Wirkzone können indirekte Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets nicht ausgeschlossen werden. Die Zerschneidungswirkung auf den Großsäugerfunktionsraum nördlich Brochenzell wird durch Grünbrücken im Weißenauer Wald und im Schussenwald, mit einer Aufrechterhaltung tradierter Wildwechsel/Wildwege, gemindert. Weiterhin sind zwei Grünbrücken (nördlich Messe FN zur Fortsetzung der vorhandenen Grünbrücke sowie über die mit zusätzlichen Verkehren beaufschlagte K7725 westl. Meckenbeuren) geplant.
	Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

	Naturschutzvorrangflächen [604]	Natura 2000-Gebiete [605]	Unzerschnittene Kernräume [606]	Unzerschnittene Großräume [607]	Flächenverbrauch [608] [609]	Überschwemmungsgebiete [610]	Wasserschutzgebiete [611]	Verkehrsarme Räume [612]	(Kultur-) Landschaftsschutz [613]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	18,1 ha 4,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B030-G10-BW	1,8 ha mittel	1|0 mittel	0,0 ha gering	0,0|3,7|0|0 hoch	61,6 ha 5,5 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	4,6 ha mittel

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [614]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [615]	unbedeutend Es sind geringe Wirkungen bei geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte [616]

Städtebau

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [617]	Sanierung [618]	Fläche/Erschließung [619]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B030-G10-BW	29,0% +	0,0%	0,0%	5,0% -	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [620]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	10.243 *(Entlastung: 10.659; Belastung: 416)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	138 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 30 FRIEDRICHSHAFEN (B 31) - RAVENSBURG/ESCHACH (B030-G10-BW)

590) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

591) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

592) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

593) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

594) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

595) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

596) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

597) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

598) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

599) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

600) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

601) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

602) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

603) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

604) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

605) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

606) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

607) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

608) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

609) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

610) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

611) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

612) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

613) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

614) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

615) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

616) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

617) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

618) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

619) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

620) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 31 Überlingen - Immenstaad (B31-G10-BW)

			Bundesdurchschnitt Median[621] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 31 Überlingen - Immenstaad** B31-G10-BW Hauptprojekt [622]
Projekt		**Projekt** 15		
		Länge	4,6 km	25,4 km
		Kosten	31,1 Mio. €	310,0 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	32.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (3.520 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	4-streifiger Neubau/Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B31 stellt im Bodenseeraum die wichtigste Verkehrsachse in West-Ost-Richtung dar und weist mit einem DTV 2010 bis 27.000 Kfz/24h ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf. Insb. an Sonn- und Feiertagen und in den Sommerferien werden streckenweise die Kapazitätsgrenzen erreicht bzw. überschritten. Dies führt zu Verlagerungen auf das untergeordnete Straßennetz und über Erschließungsstraßen in die Siedlungsgebiete herein. Die großräumige Straßennetzkonzeption zur Neugestaltung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum ist verkehrs- und strukturpolitisch eines der wichtigsten Vorhaben der letzten Jahrzehnte im Reg. Bez. Tübingen. Wesentlicher Teil dieser Straßennetzkonzeption ist die Planung B31 Überlingen - Friedrichshafen/Waggershausen.Das Regierungspräsidium beantragte auf der Grundlage eines Raumordnungsverfahrens mit der vergleichenden Untersuchung einer Vielzahl von Netzalternativen mit Schreiben vom 28.07.2004 nach § 16 FStrG die Bestimmung der Linie für den zweibahnigen Aus- und Neubau der B 31 zwischen Überlingen / Nußdorf und Friedrichshafen / Fischbach und gleichzeitig die Aufhebung der vom BMV am 22.04.1975 bestimmten Linie der A 98 Stockach - Lindau (A 96). Mit Schreiben vom 21.04.2006 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung - entsprechend dem Antrag des Landes - die Linienführung gemäß § 16 FStrG (Variante 7.5 W 2) bestimmt.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	2.162,341 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	244,764 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [623]	8,8

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [624]	Instandhaltung [625]	Verkehrssicherheit [626]	Reisezeiten im PV [627]	Transportzeiten im GV [628]	Implizite Nutzen [629]	LZE von Treibhausgasen [630]	Lärm [631]	Abgasbelastung [632]	Trennwirkung [633]	Zuverlässigkeit [634]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B31-G10-BW	473,423 Mio. €	-30,068 Mio. €	436,338 Mio. €	740,741 Mio. €	19,875 Mio. €	227,734 Mio. €	-11,531 Mio. €	77,867 Mio. €	-49,746 Mio. €	0,470 Mio. €	277,233 Mio. €

	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	hoch Das Neubau-, teilweise Aufbauvorhaben, verläuft nordwestlich des Bodensees -beginnend nördlich von Überlingen - und endet im Norden von Immenstaad. Durch die Trassen werden vor allem Grünland, Sonderkultur-, Acker- und Waldflächen in einem z.T. stark bewegten Relief gequert. T1 ist bereits planfestgestellt. Ein FFH-Gebiet wird in T4 von der Trasse randlich zerschnitten, so dass erhebliche Beeinträchtigungen lt. Ländermeldung wahrscheinlich sind. Für 5 Natura 2000-Gebiete können erhebliche Beeinträchtigungen aufgrund der Lage innerhalb der WZ nicht ausgeschlossen werden (1 SPA in T1, T2, T3), (1 SPA in T2, T3), (1 FFH in T1, T2, T3), (1 FFH in T2, T3), (1 FFH in T4). Ein Großsäugerlebensraum (BfN) sowie ein BfN-Großraum (Feuchtlebensraum) werden von der Trasse in T2 und T3 zerschnitten. Weitere BfN-Großräume (Feuchtlebensräume), BfN-Kernraum (Feuchtlebensraum) sowie mehrere LSG liegen im Wirkraum. Insgesamt werden 5 LSG von der Trasse zerschnitten. Ein ÜSG wird entlang der Lipbach gequert, lt. Ländermeldung erfüllt das Querungsbauwerk die naturschutzfachlichen Anforderungen.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [635]	Natura 2000-Gebiete [636]	Unzerschnittene Kernräume [637]	Unzerschnittene Großräume [638]	Flächenverbrauch [639] [640]	Überschwemmungsgebiete [641]	Wasserschutzgebiete [642]	Verkehrsarme Räume [643]	(Kultur-) Landschaftsschutz [644]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	40,9 ha 3,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B31-G10-BW	3,0 ha mittel	5|1 hoch	3,9 ha mittel	0,0|3,8|0|0 hoch	111,1 ha 4,4 ha/km	0,8 km hoch	0,0 km gering	0,0 ha gering	60,0 ha hoch

	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [645]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [646]	hoch Es sind hohe Wirkungen bei nur geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 5 von 10 Punkte [647]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [648]	Sanierung [649]	Fläche/Erschließung [650]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B31-G10-BW	41,0% ++	0,0%	100,0% ++++	5,0% -	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [651]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	5.043 *(Entlastung: 5.375; Belastung: 332)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	108 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 31 ÜBERLINGEN - IMMENSTAAD (B31-G10-BW)

621) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

622) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

623) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

624) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

625) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

626) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

627) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

628) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

629) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

630) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

631) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

632) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

633) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

634) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

635) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

636) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

637) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

638) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

639) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

640) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

641) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

642) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

643) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

644) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

645) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

646) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

647) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

648) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

649) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

650) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

651) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 31 Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt) (B 31-G20-BW)

Projekt	**Projekt** 16	**Bundesdurchschnitt** Median[652] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 31 Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt)** B 31-G20-BW Hauptprojekt [653]
	Länge	4,6 km	2,1 km
	Kosten	31,1 Mio. €	29,2 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	38.000 Kfz/Tag 14% Schwerverkehr (5.320 Kfz/Tag)
	Bauziel	Diverse	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die Leistungsfähigkeit der B 31 reicht seit Jahren nicht mehr aus. In den Sommermonaten beträgt die Verkehrsbelastung das bis zu 1,4-fache des Jahresmittels. Spitzenbelastungen an den Wochenenden führen regelmäßig zu langen Staus und zur Verkehrsverlagerung auf das nachgeordnete Straßennetz. Der betrachtete Streckenabschnitt ist gemäß DTV 2010 mit 16.022 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 2.063 SV/24h sehr hoch belastet. Mit dem Ausbau werden somit Unfallrisiken und Umweltbelastungen minimiert, die Verkehrssicherheit erhöht und Kapazitätsengpässe beseitigt. Nach der Realisierung des östlichen Teils der Umgehungsstraße B 31 zwischen Friedrichshafen/Waggershausen und FN/B 30alt (BA II A) mit einem einbahnigen / zweistreifigen Querschnitt ergab sich für die Stadt Friedrichshafen eine verkehrlich schwierige Situation. Die Verkehrsmengen verteilen sich auf das bestehende Netz mit der Folge, dass die verkehrsbedingten Immissionen in den nahegelegenen Siedlungsteilen erheblich zunehmen. Mit dem Neubau der B 31 (BA II B Immenstaad - Friedrichshafen/Waggershausen) wird die Innenstadt von Friedrichshafen teilweise entlastet werden. Die optimale Entlastung wird erreicht werden, wenn die bisher einbahnig gebaute B 31 zwischen Friedrichshafen/Waggershausen und FN/B 30 alt (BA II A) ebenfalls zweibahnig ausgebaut wird (BA II C).
	Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	109,916 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Investitionskosten, Barwert**	20,848 Mio. €	23,873 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Nutzen-Kosten-Verhältnis**	3,9 [654]	4,6

Gesamtwirtschaftliche Bewertung: Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [655]	Instandhaltung [656]	Verkehrssicherheit [657]	Reisezeiten im PV [658]	Transportzeiten im GV [659]	Implizite Nutzen [660]	LZE von Treibhausgasen [661]	Lärm [662]	Abgasbelastung [663]	Trennwirkung [664]	Zuverlässigkeit [665]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B 31-G20-BW	43,876 Mio. €	-3,118 Mio. €	3,190 Mio. €	68,200 Mio. €	2,582 Mio. €	-0,471 Mio. €	-0,519 Mio. €	-0,341 Mio. €	-3,474 Mio. €	-0,002 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Der Ausbauabschnitt der B31 umspannt Friedrichshafen mit einem Nord-Ost-Bogen. Hierbei wird der als FFH-Gebiet ausgewiesener Lauf der Rotach im innerstädtisch geprägten Bestand gequert. Für die Querung ist nach Angaben des Landes ein zusätzliches Brückenbauwerk für die zweite Fahrbahn in Anlehnung an den Bestand notwendig. Erhebliche Beeinträchtigungen aufgrund randlicher Flächeninanspruchnahme sowie indirekter Beeinträchtigungen sind wahrscheinlich. Prioritäre Wiedervernetzungsabschnitte liegen nicht vor.
Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [676]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [677]	unbedeutend Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte [678]

Umwelt: Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [666]	Natura 2000-Gebiete [667]	Unzerschnittene Kernräume [668]	Unzerschnittene Großräume [669]	Flächenverbrauch [670] [671]	Überschwemmungsgebiete [672]	Wasserschutzgebiete [673]	Verkehrsarme Räume [674]	(Kultur-) Landschaftsschutz [675]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	5,1 ha 1,6 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B 31-G20-BW	0,0 ha gering	0|1 hoch	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	2,6 ha 1,2 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Städtebau: positive und negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte

	positive Wirkungen: auf den Straßenraum [679]	positive Wirkungen: Sanierung [680]	positive Wirkungen: Fläche/Erschließung [681]	negative Wirkungen: auf den Straßenraum	negative Wirkungen: Sanierung	negative Wirkungen: Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B 31-G20-BW	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [682]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	-211 *(Entlastung: 153; Belastung: 364)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	144 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	54 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 31 FRIEDRICHSHAFEN/WAGGERSHAUSEN - FRIEDRICHSHAFEN (B 30 ALT) (B 31-G20-BW)

652) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

653) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

654) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

655) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

656) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

657) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

658) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

659) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

660) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

661) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

662) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

663) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

664) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

665) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

666) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

667) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

668) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

669) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

670) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

671) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

672) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

673) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

674) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

675) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

676) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

677) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

678) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

679) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

680) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

681) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

682) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION
Hauptprojekt B 31 Lgr. BW/BY - A 96 (B031-G010-BY)

			Bundesdurchschnitt Median[683] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 31 Lgr. BW/BY - A 96** B031-G010-BY Hauptprojekt [684]
Projekt		**Projekt** 4		
		Länge	4,6 km	7,6 km
		Kosten	31,1 Mio. €	97,0 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	30.000 Kfz/Tag 15% Schwerverkehr (4.500 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B31 ist zwischen der A96 (AS Sigmarszell) und Friedrichshafen eine mit rund 20.000 Kfz/24h (SV 13%) hochbelastete Bundesfernstraße der Verbindungsfunktionsstufe I (Verbindung der Oberzentren Friedrichshafen und Bregenz (Österreich). Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen zweistreifigen Querschnitts ist mittlerweile erreicht (Qualitätsstufe E nach HBS 2009). Aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung besteht ein starker Überholdruck, der wiederholt zu Überholunfällen führt (insgesamt 2 Unfallhäufungsstrecken im Projektbereich). Ein bestandsorientierter Ausbau entsprechend der EKL1 (RAL) ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse (etliche Bauwerke und ein Tunnel) nicht geeignet, die verkehrlichen Defizite nachhaltig zu verbessern. Ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Ausbau ist deshalb nur durch einen zweibahnigen/vierstreifigen Ausbau möglich.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	237,266 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	49,393 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [685]	4,8

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [686]	Instandhaltung [687]	Verkehrssicherheit [688]	Reisezeiten im PV [689]	Transportzeiten im GV [690]	Implizite Nutzen [691]	LZE von Treibhausgasen [692]	Lärm [693]	Abgasbelastung [694]	Trennwirkung [695]	Zuverlässigkeit [696]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B031-G010-BY	-8,233 Mio. €	-3,644 Mio. €	140,588 Mio. €	111,863 Mio. €	5,464 Mio. €	18,499 Mio. €	-4,062 Mio. €	3,147 Mio. €	-27,206 Mio. €	0,858 Mio. €	0,000 Mio. €

Nutzen, Bewertung Bund	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Ausbauprojekt verläuft nördlich von Lindau am Bodensee über hügeliges, landwirtschaftlich (Acker- und Sonderstandorte, teilweise Grünland) und forstwirtschaftlich genutztes Gebiet. Dabei quert es ein FFH-Gebiet randlich, ein weiteres, schmales wird überbrückt. Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden.
		Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

Umwelt – Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [697]	Natura 2000-Gebiete [698]	Unzerschnittene Kernräume [699]	Unzerschnittene Großräume [700]	Flächenverbrauch [701] [702]	Überschwemmungsgebiete [703]	Wasserschutzgebiete [704]	Verkehrsarme Räume [705]	(Kultur-) Landschaftsschutz [706]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	5,1 ha 1,6 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B031-G010-BY	0,0 ha gering	2|0 mittel	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	14,2 ha 1,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Nutzen, Bewertung Bund	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [707]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [708]	hoch Es sind hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 3 von 10 Punkte [709]

Städtebau	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [710]	Sanierung [711]	Fläche/Erschließung [712]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B031-G010-BY	69,0% +++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [713]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	1.894 *(Entlastung: 2.070; Belastung: 176)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	144 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	54 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 31 LGR. BW/BY - A 96 (B031-G010-BY)

683) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

684) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

685) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

686) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

687) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

688) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

689) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

690) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

691) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

692) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

693) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

694) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

695) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

696) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

697) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

698) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

699) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

700) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

701) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

702) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

703) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

704) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

705) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

706) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

707) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

708) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

709) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

710) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

711) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

712) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

713) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 32 OU Boms (B32-G10-BW-T1-BW)

Projekt

	Bundesdurchschnitt Median[714] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B 32 OU Boms B32-G10-BW-T1-BW Hauptprojekt [715]
Projekt 3		
Länge	4,6 km	1,6 km
Kosten	31,1 Mio. €	4,9 Mio. €
Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	8.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (880 Kfz/Tag)
Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 32 stellt in der Netzkonzeption des Landes eine wichtige großräumige Nord-Süd Hauptverbindungsachse zwischen den Räumen Bad Saulgau und Weingarten/Ravensburg dar. Die Verbesserung der Verkehrsqualität zielt darauf ab, wichtige Verbindungen im Ländlichen Raum und deren Erschließungsfunktion zu stärken. Die festgesetzte Ortsdurchfahrt ist 270 m lang, zwischen den OD-Schildern 500 m. Sie weist verschiedene Einschränkungen der Verkehrssicherheit auf (zu schmaler Gehweg, FB im nördlichen OD-Bereich eng und unübersichtlich). Die Ortsumfahrung dient der Erlangung einer entsprechenden Verkehrsqualität (großräumige Verbindungsfunktion) im betrachteten Bereich. Mit einer Verkehrsbelastung gemäß Straßenverkehrszählung 2010 von rd. 7.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 419 SV/24h wird die Ortsdurchfahrt entlastet und dort Unfallrisiken und Umweltbelastungen gemindert.
Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).

Nutzen, Bewertung Bund

Großräumige Bedeutung		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	9,674 Mio. €
	Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	4,076 Mio. €
	Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [716]	2,4

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [717]	Instandhaltung [718]	Verkehrssicherheit [719]	Reisezeiten im PV [720]	Transportzeiten im GV [721]	Implizite Nutzen [722]	LZE von Treibhausgasen [723]	Lärm [724]	Abgasbelastung [725]	Trennwirkung [726]	Zuverlässigkeit [727]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B32-G10-BW-T1-BW	1,915 Mio. €	-0,172 Mio. €	1,529 Mio. €	5,481 Mio. €	0,287 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,236 Mio. €	0,924 Mio. €	-0,174 Mio. €	0,003 Mio. €	0,117 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt der OU Boms verläuft über landwirtschaftlich genutzte Flächen und teilweise randlich an bewaldeten Bereichen vorbei und passiert ein LSG. Die gesamte OU liegt innerhalb eines Großsäugerfunktionsraums. Im südlichen Drittel, in dem die Trasse bereits wieder auf der Bestandsstrecke verläuft, werden eine nationale Lebensraumachse für Waldlebensräume sowie ein Großsäugerkorridor gequert. Aufgrund der relativ geringen Verkehrsbelastung ist keine Tierquerungshilfe/Grünbrücke vorgesehen.

Umwelt – Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [728]	Natura 2000-Gebiete [729]	Unzerschnittene Kernräume [730]	Unzerschnittene Großräume [731]	Flächenverbrauch [732] [733]	Überschwemmungsgebiete [734]	Wasserschutzgebiete [735]	Verkehrsarme Räume [736]	(Kultur-) Landschaftsschutz [737]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B32-G10-BW-T1-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|2,0|1|0 hoch	7,6 ha 4,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,1 ha mittel

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [738]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [739]	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte [740]

Städtebau – Zusammensetzung

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [741]	Sanierung [742]	Fläche/Erschließung [743]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B32-G10-BW-T1-BW						

Bilanz Entlastung Einwohner [744]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	763 *(Entlastung: 935; Belastung: 172)*
Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 32 OU BOMS (B32-G10-BW-T1-BW)

714) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

715) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

716) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

717) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

718) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

719) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

720) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

721) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

722) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

723) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

724) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

725) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

726) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

727) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

728) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

729) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

730) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

731) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

732) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

733) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

734) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

735) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

736) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

737) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

738) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

739) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

740) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

741) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

742) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

743) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

744) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 32 OU Blitzenreute (B32-G10-BW-T2-BW)

Projekt		**Projekt** 17	**Bundesdurchschnitt** Median[745] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 32 OU Blitzenreute** B32-G10-BW-T2-BW Hauptprojekt [746]
		Länge	4,6 km	2,0 km
		Kosten	31,1 Mio. €	21,1 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	10.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (1.100 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 32 stellt in der Netzkonzeption des Landes eine wichtige großräumige Nord-Süd Hauptverbindungsachse zwischen den Räumen Bad Saulgau und Weingarten/Ravensburg dar. Die Verbesserung der Verkehrsqualität zielt darauf ab, wichtige Verbindungen im Ländlichen Raum und deren Erschließungsfunktion zu stärken. Im Bereich der OD ergibt sich hierbei ein Konflikt mit der Erschließungsfunktion. Der Erschließungsbereich ist 445 m lang, die zahlreichen, teilweise unübersichtlichen Grundstückszufahrten und Einmündungen sind Gefahrenstellen. Gehweg- und Fahrbahnbreiten sind etwas zu schmal, Radfahrer müssen auf der Straße fahren. Mit einer Verkehrsbelastung des Abschnittes gemäß Straßenverkehrszählung 2010 mit einem DTV von 12.889 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 770 SV/24h wird die Ortsdurchfahrt entlastet, Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert und Unfallrisiken gemindert. Die Verkehrsqualität für den übergeordneten Verkehr wird erhöht.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	97,644 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	17,745 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [747]	5,5

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [748]	Instandhaltung [749]	Verkehrssicherheit [750]	Reisezeiten im PV [751]	Transportzeiten im GV [752]	Implizite Nutzen [753]	LZE von Treibhausgasen [754]	Lärm [755]	Abgasbelastung [756]	Trennwirkung [757]	Zuverlässigkeit [758]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B32-G10-BW-T2-BW	35,845 Mio. €	-0,513 Mio. €	10,517 Mio. €	48,896 Mio. €	1,578 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,380 Mio. €	0,623 Mio. €	0,985 Mio. €	0,092 Mio. €	0,000 Mio. €

	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt der OU Blitzenreute verläuft südöstlich um das Siedlungsgebiet herum. Das teilweise stark bewegte Gelände wird in erster Linie von landwirtschaftlich genutzten Offenlandbereichen geprägt. Der südlich gelegene Anschluss an die Bestandsstrecke erfolgt in einem Waldgebiet. Es ist davon auszugehen, dass zwei FFH- und ein Vogelschutzgebiet durch randliche Flächeninsanspruchnnahmen bei der Eingliederung auf die Bestandsstrecke beeinträchtigt werden. Der gesamte Streckenverlauf zieht sich durch einen Großsäugerfunktionsraum und in der nördlichen Hälfte auch durch einen Großraum für Feuchtlebensräume. Im Bereich der nördlichen Anschlussstelle grenzen ein NSG sowie ein Kern- und Großraum (Wald-, Feuchtlebensräume) an die Trasse an.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [759]	Natura 2000-Gebiete [760]	Unzerschnittene Kernräume [761]	Unzerschnittene Großräume [762]	Flächenverbrauch [763] [764]	Überschwemmungsgebiete [765]	Wasserschutzgebiete [766]	Verkehrsarme Räume [767]	(Kultur-) Landschaftsschutz [768]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B32-G10-BW-T2-BW	3,2 ha mittel	0|3 hoch	0,3 ha mittel	0,8|2,0|0|0 mittel	6,8 ha 3,4 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [769]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [770]	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [771]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [772]	Sanierung [773]	Fläche/Erschließung [774]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B32-G10-BW-T2-BW	89,0% ++++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [775]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 32 OU BLITZENREUTE (B32-G10-BW-T2-BW)

745) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

746) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

747) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

748) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

749) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

750) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

751) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

752) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

753) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

754) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

755) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

756) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

757) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

758) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

759) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

760) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

761) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

762) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

763) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

764) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

765) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

766) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

767) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

768) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

769) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

770) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

771) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

772) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

773) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

774) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

775) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION
Hauptprojekt B 32 OU Staig (B32-G10-BW-T3-BW)

			Bundesdurchschnitt Median[776] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 32 OU Staig** B32-G10-BW-T3-BW Hauptprojekt [777]
Projekt	**Projekt** 18			
	Länge		4,6 km	1,8 km
	Kosten		31,1 Mio. €	25,9 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	11.000 Kfz/Tag 14% Schwerverkehr (1.540 Kfz/Tag)
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Die B 32 stellt in der Netzkonzeption des Landes eine wichtige großräumige Nord-Süd Hauptverbindungsachse zwischen den Räumen Bad Saulgau und Weingarten/Ravensburg dar. Die Verbesserung der Verkehrsqualität zielt darauf ab, wichtige Verbindungen im Ländlichen Raum und deren Erschließungsfunktion zu stärken. Die festgesetzte OD ist ca. 620 m lang, zwischen den OD-Schildern 750 m. Die gestreckte Linienführung verführt zu schnellem Fahren. An den einmündenden Straßen und Zufahrten besteht verstärkte Unfallgefahr. Mit einer Verkehrsbelastung des Abschnittes gemäß Straßenverkehrszählung 2010 mit einem DTV von 12.889 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 770 SV/24h wird die Ortsdurchfahrt entlastet, Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert und Unfallrisiken gemindert. Die Verkehrsqualität für den übergeordneten Verkehr wird erhöht.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB). Das Projekt leistet mit dem Neubau einen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	71,788 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	21,411 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [778]	3,4

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [779]	Instandhaltung [780]	Verkehrssicherheit [781]	Reisezeiten im PV [782]	Transportzeiten im GV [783]	Implizite Nutzen [784]	LZE von Treibhausgasen [785]	Lärm [786]	Abgasbelastung [787]	Trennwirkung [788]	Zuverlässigkeit [789]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B32-G10-BW-T3-BW	31,208 Mio. €	-6,092 Mio. €	12,630 Mio. €	31,425 Mio. €	1,675 Mio. €	0,048 Mio. €	-0,479 Mio. €	0,235 Mio. €	1,094 Mio. €	0,052 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Rund die Hälfte des Neubauprojekts der OU Staig verläuft durch einen Waldkomplex. Die andere Hälfte verläuft durch landwirtschaftlich genutzte Bereiche. Der Waldkomplex ist als FFH-Gebiet ausgewiesen. Trotz einer Untertunnelung und einer Großbrücke kommt es zu Eingriffen in das Gebiet. Indirekte Auswirkungen auf ein weiteres großflächiges FFH-Gebiet, in dem die Strecke wieder in die Bestandsstrecke einfädelt, können aufgrund der bestehenden Vorbelastung und der geringen Überlagerung mit der Wirkzone ausgeschlossen werden. Weiterhin liegt das Projekt auf gesamter Länge innerhalb eines Großsäugerfunktionsraums.
Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [800]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [801]	unbedeutend Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte [802]

Umwelt – Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [790]	Natura 2000-Gebiete [791]	Unzerschnittene Kernräume [792]	Unzerschnittene Großräume [793]	Flächenverbrauch [794] [795]	Überschwemmungsgebiete [796]	Wasserschutzgebiete [797]	Verkehrsarme Räume [798]	(Kultur-) Landschaftsschutz [799]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B32-G10-BW-T3-BW	1,6 ha mittel	0|1 hoch	0,0 ha gering	0,0|0,8|0|0 mittel	4,5 ha 2,5 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Städtebau – Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte	positive: auf den Straßenraum [803]	positive: Sanierung [804]	positive: Fläche/Erschließung [805]	negative: auf den Straßenraum	negative: Sanierung	negative: Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B32-G10-BW-T3-BW	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [806]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	306 *(Entlastung: 1.100; Belastung: 794)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	138 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 32 OU STAIG (B32-G10-BW-T3-BW)

776) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

777) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

778) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

779) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

780) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

781) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

782) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

783) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

784) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

785) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

786) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

787) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

788) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

789) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

790) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

791) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

792) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

793) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

794) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

795) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

796) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

797) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

798) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

799) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

800) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

801) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

802) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

803) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

804) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

805) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

806) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 32 OU Ravensburg - (Molldiete-Tunnel) (B032-G20-BW)

Projekt	**Projekt** 19	**Bundesdurchschnitt** Median[807] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 32 OU Ravensburg - (Molldiete-Tunnel)** B032-G20-BW Hauptprojekt [808]
	Länge	4,6 km	3,6 km
	Kosten	31,1 Mio. €	107,7 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	19.000 Kfz/Tag 9% Schwerverkehr (1.710 Kfz/Tag)
	Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die Verkehrsbelastung (DTV) auf dem innerörtlichen Streckenabschnitt der B 32 lag im Jahr 2010 zwischen ca. 17.600 und 30.300 Kfz/24h. Um den Ost-West-Verkehr im Zuge der B 32 aus dem Innenstadtbereich heraus zu verlagern, ist eine Verlegung der B 32 nach Süden (über die B 30 und die B 33) an den Rand der Kernstadt vorgesehen, wobei der Höhenzug „Molldiete“ in einem knapp 2 km langen Tunnel unterquert werden soll. Hierdurch wird die Ortsdurchfahrt entlastet, die Unfallrisiken und Umweltbelastungen werden gemindert und Kapazitätsengpässe werden abgebaut.
	Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	355,482 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Investitionskosten, Barwert**	20,848 Mio. €	89,112 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Nutzen-Kosten-Verhältnis**	3,9 [809]	4,0

Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens**

	Betriebskosten [810]	Instandhaltung [811]	Verkehrssicherheit [812]	Reisezeiten im PV [813]	Transportzeiten im GV [814]	Implizite Nutzen [815]	LZE von Treibhausgasen [816]	Lärm [817]	Abgasbelastung [818]	Trennwirkung [819]	Zuverlässigkeit [820]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B032-G20-BW	146,272 Mio. €	-12,404 Mio. €	8,988 Mio. €	150,808 Mio. €	18,166 Mio. €	41,815 Mio. €	-2,340 Mio. €	-3,732 Mio. €	7,880 Mio. €	0,034 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt der OU Ravensburg verläuft im Siedlungsbereich mit teilweise stark bewegtem Relief. Der Großteil der Strecke wird über einen geschlossenen Tunnel geführt. Im östlichen Streckenbereich verläuft die Trasse in einem Großraum für Feuchtlebensräume sowie einem Großsäugerfunktionsraum. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.
	Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

	Naturschutzvorrangflächen [821]	Natura 2000-Gebiete [822]	Unzerschnittene Kernräume [823]	Unzerschnittene Großräume [824]	Flächenverbrauch [825] [826]	Überschwemmungsgebiete [827]	Wasserschutzgebiete [828]	Verkehrsarme Räume [829]	(Kultur-) Landschaftsschutz [830]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B032-G20-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	1,1|1,1|0|0 mittel	7,2 ha 2,0 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [831]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [832]	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte [833]

Städtebau:

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [834]	Sanierung [835]	Fläche/Erschließung [836]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B032-G20-BW	12,0% +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [837]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	492 *(Entlastung: 986; Belastung: 494)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	120 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 32 OU RAVENSBURG - (MOLLDIETE-TUNNEL) (B032-G20-BW)

807) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

808) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

809) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

810) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

811) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

812) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

813) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

814) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

815) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

816) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

817) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

818) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

819) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

820) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

821) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

822) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

823) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

824) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

825) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

826) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

827) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

828) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

829) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

830) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

831) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

832) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

833) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

834) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

835) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

836) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

837) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 32 OU Opfenbach (B032-G010-BY-T01-BY)

Projekt	**Projekt** 20		**Bundesdurchschnitt** Median[838] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 32 OU Opfenbach** B032-G010-BY-T01-BY Hauptprojekt [839]
	Länge		4,6 km	0,9 km
	Kosten		31,1 Mio. €	3,8 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	8.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (800 Kfz/Tag)
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Die Ortsdurchfahrt Opfenbach ist mit ca. 9.600 Kfz/24h belastet. Aufgrund der Längenbeschränkung des Lkw-Verkehrs auf 12m im Zuge der B 308 zwischen Lindenberg und Lindau (Passstrecke mit engen Kehren) wird die B32 als Asweichstrecke benutzt. In der Ortsdurchfahrt Opfenbach führt dies in Verbindung mit der abknickenden Führung wiederholt zu Behinderungen und Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. Ein verkehrsgerechter Ausbau der Ortsdurchfahrt ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich. Nur durch die Realisierung einer Ortsumfahrung lassen sich die verkehrlichen Defizite beseitigen und die Reisegeschwindigkeit für den Durchgangsverkehr verkürzen.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	33,674 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	3,248 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [840]	>10

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [841]	Instandhaltung [842]	Verkehrssicherheit [843]	Reisezeiten im PV [844]	Transportzeiten im GV [845]	Implizite Nutzen [846]	LZE von Treibhausgasen [847]	Lärm [848]	Abgasbelastung [849]	Trennwirkung [850]	Zuverlässigkeit [851]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B032-G010-BY-T01-BY	12,995 Mio. €	-0,224 Mio. €	2,065 Mio. €	16,763 Mio. €	0,349 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,175 Mio. €	1,320 Mio. €	0,548 Mio. €	0,032 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt umfährt Opfenbach nordöstlich über ebenes Grünland ohne besondere Umweltqualitäten. Im Westen reicht seine Wirkzone in Großräume (Großsäuger- und Feuchtlebensräume) hinein.
	Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

	Naturschutzvorrangflächen [852]	Natura 2000-Gebiete [853]	Unzerschnittene Kernräume [854]	Unzerschnittene Großräume [855]	Flächenverbrauch [856] [857]	Überschwemmungsgebiete [858]	Wasserschutzgebiete [859]	Verkehrsarme Räume [860]	(Kultur-) Landschaftsschutz [861]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B032-G010-BY-T01-BY	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	2,5 ha 2,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [862]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [863]	unbedeutend Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte [864]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [865]	Sanierung [866]	Fläche/Erschließung [867]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B032-G010-BY-T01-BY	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [868]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 32 OU OPFENBACH (B032-G010-BY-T01-BY)

838) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

839) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

840) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

841) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

842) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

843) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

844) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

845) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

846) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

847) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

848) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

849) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

850) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

851) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

852) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

853) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

854) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

855) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

856) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

857) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

858) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

859) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

860) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

861) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

862) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

863) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

864) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

865) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

866) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

867) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

868) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 32 OU Auers/Riedhirsch (B032-G010-BY-T02-BY)

			Bundesdurchschnitt	B 32 OU Auers/Riedhirsch
Projekt	Projekt 5		Median[869] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B032-G010-BY-T02-BY Hauptprojekt [870]
	Länge		4,6 km	1,4 km
	Kosten		31,1 Mio. €	4,0 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	7.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (560 Kfz/Tag)
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Die Ortsdurchfahrt Auers-Riedhirsch ist mit ca. 9.700 Kfz/24 h belastet. Die bestehende B 32 führt unter beengten Verhältnissen (geringe Fahrbahnbreite, Gefällestrecke, engstehende Bebauung) durch die Ortsdurchfahrt Auers. Am südlichen Ortsausgang mündet die St 2001 in einer engen Kurve und in der Gefällestrecke in die B32 ein. Aufgrund der sehr beengten Verhältnisse und dem Zusammentreffen von hohem Durchgangsverkehr mit dem örtlichen landwirtschaftlichen Verkehr kommt es vermehrt zu Behinderungen und Verkehrssicherheitsproblemen. Ein Ausbau der Ortsdurchfahrt scheidet aufgrund der örtlichen Verhältnisse aus. Nur durch eine Ortsumfahrung kann die Verkehrssicherheit erhöht und die B 32 entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung für den weiträumigen Verkehr ausgebaut werden.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.
Nutzen, Bewertung Bund	Großräumige Bedeutung		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	4,103 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	3,354 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [871]	1,2
		Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens		

	Betriebskosten [872]	Instandhaltung [873]	Verkehrssicherheit [874]	Reisezeiten im PV [875]	Transportzeiten im GV [876]	Implizite Nutzen [877]	LZE von Treibhausgasen [878]	Lärm [879]	Abgasbelastung [880]	Trennwirkung [881]	Zuverlässigkeit [882]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B032-G010-BY-T02-BY	0,444 Mio. €	-0,324 Mio. €	1,434 Mio. €	2,273 Mio. €	0,035 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,236 Mio. €	0,522 Mio. €	-0,052 Mio. €	0,008 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt umgeht den Ort Auers westlich und verläuft über Grünland ohne besondere Umweltqualitäten. Es berührt einen Großsäugerlebensraum randlich.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [883]	Natura 2000-Gebiete [884]	Unzerschnittene Kernräume [885]	Unzerschnittene Großräume [886]	Flächenverbrauch [887] [888]	Überschwemmungsgebiete [889]	Wasserschutzgebiete [890]	Verkehrsarme Räume [891]	(Kultur-) Landschaftsschutz [892]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B032-G010-BY-T02-BY	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,1|0|0 mittel	4,6 ha 3,3 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant :
Städtebau	Städtebau [893]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [894]	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte [895]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [896]	Sanierung [897]	Fläche/Erschließung [898]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B032-G010-BY-T02-BY						

	Bilanz Entlastung Einwohner [899]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 32 OU AUERS/RIEDHIRSCH (B032-G010-BY-T02-BY)

869) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

870) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

871) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

872) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

873) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

874) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

875) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

876) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

877) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

878) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

879) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

880) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

881) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

882) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

883) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

884) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

885) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

886) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

887) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

888) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

889) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

890) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

891) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

892) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

893) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

894) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

895) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

896) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

897) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

898) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

899) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 33 Verlegung bei Meersburg (B033-G10-BW)

Projekt		**Projekt** 4	**Bundesdurchschnitt** Median[900] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 33 Verlegung bei Meersburg** B033-G10-BW Hauptprojekt [901]
		Länge	4,6 km	1,2 km
		Kosten	31,1 Mio. €	38,8 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	8.000 Kfz/Tag 4% Schwerverkehr (320 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 33 zwischen B 31, Fährhafen und weiter Richtung Konstanz ist als wichtige Hauptverkehrsachse von überregionaler Bedeutung ein Bestandteil der als "Planungsfall 7.5" bekannten Netzkonzeption des Landes zur Neugestaltung des klassifizierten Straßennetzes im nördlichen Bodenseeraum. Die Verkehrsbelastung in der OD Meersburg ist mit 11.500 bis knapp 13.000 Kfz/24h relativ hoch. Daraus ergeben sich Einschränkungen der Leistungsfähigkeit. Notwendige Verbesserungen der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer an hochfrequentierten Stellen können daher nicht durchgeführt werden. Daneben leidet auch die angrenzende Bebauung unter der Verkehrsbelastung (Lärm, Abgase, Verkehrssicherheit). Eine dringend notwendige Verbesserung der verkehrlichen und städtebaulichen Verhältnisse entlang der B 33 ist auf Grund der beengten Verhältnisse nicht möglich. Eine Entlastung kann daher nur durch eine Verlegung erfolgen.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	51,259 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	32,055 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [902]	1,6

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [903]	Instandhaltung [904]	Verkehrssicherheit [905]	Reisezeiten im PV [906]	Transportzeiten im GV [907]	Implizite Nutzen [908]	LZE von Treibhausgasen [909]	Lärm [910]	Abgasbelastung [911]	Trennwirkung [912]	Zuverlässigkeit [913]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B033-G10-BW	18,452 Mio. €	-0,296 Mio. €	4,786 Mio. €	25,388 Mio. €	0,624 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,317 Mio. €	2,365 Mio. €	0,257 Mio. €	-0,001 Mio. €	0,000 Mio. €

	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt liegt bei Meersburg und verbindet eine Seeuferstraße mit der Ortslage. Ein Teil der Strecke wird untertunnelt und verläuft unterhalb eines bewaldeten Hügels mit Sportplätzen. Das Gebiet ist als LSG ausgewiesen. Im Südwesten im Bereich des Bodensees reicht die Wirkzone in ein FFH-Gebiet und einen kleinen Teil eines BfN-Großraums (Feuchtlebensräume) hinein. Erhebliche Beeinträchtigungen für den Bodensee und seine Ufer als bestandteil des FFH-Gebietes können nicht ausgeschlossen werden.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [914]	Natura 2000-Gebiete [915]	Unzerschnittene Kernräume [916]	Unzerschnittene Großräume [917]	Flächenverbrauch [918] [919]	Überschwemmungsgebiete [920]	Wasserschutzgebiete [921]	Verkehrsarme Räume [922]	(Kultur-) Landschaftsschutz [923]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B033-G10-BW	0,6 ha mittel	1|0 mittel	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	1,7 ha 1,4 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	1,5 ha mittel

	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [924]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [925]	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [926]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [927]	Sanierung [928]	Fläche/Erschließung [929]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B033-G10-BW	100,0% ++++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [930]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	822 *(Entlastung: 822; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	138 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 33 VERLEGUNG BEI MEERSBURG (B033-G10-BW)

900) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

901) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

902) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

903) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

904) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

905) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

906) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

907) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

908) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

909) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

910) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

911) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

912) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

913) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

914) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

915) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

916) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

917) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

918) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

919) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

920) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

921) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

922) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

923) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

924) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

925) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

926) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

927) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

928) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

929) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

930) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 300 OU Heimertingen (B300-G010-BY-T01-BY)

Projekt		**Projekt** 6	**Bundesdurchschnitt** Median[931] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 300 OU Heimertingen** B300-G010-BY-T01-BY Hauptprojekt [932]
		Länge	4,6 km	4,2 km
		Kosten	31,1 Mio. €	12,0 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Projekt B300-G010-BY. Das Projekt wurde als Teilprojekt von Projekt B300-G010-BY bewertet und im Bedarfsplan als eigenständiges Hauptprojekt aufgenommen
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die Ortsdurchfahrt Heimertingen ist mit ca. 12.000 Kfz/24h belastet. Nördlich von Heimertingen wird die B 300 übereck geführt und ist in Nord-Süd-Richtung der durchgehenden Strecke B300-St2031 verkehrsrechtlich untergeordnet. Aufgrund gewerblicher Nutzungen und Einkaufsmöglichkeiten im Zuge der Ortsdurchfahrt sowie einer Fussgängerlichtsignalanlage kommt es insbesondere während der Spitzenzeiten zu erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrs. Ein innerörlicher Ausbau scheidet aufgrund der angrenzenden Bebauung aus. Nur durch den Bau einer Ortsumfahrung lassen sich die verkehrlichen Defizite beseitigen und die Reisegeschwindigkeit für den weiträumigen Verkehr verbessern. Damit verbunden ist auch die Verringerung der Lärm- und Feinstaubimmissionen.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [933]	siehe Projekt B300-G010-BY. Das Projekt wurde als Teilprojekt von Projekt B300-G010-BY bewertet und im Bedarfsplan als eigenständiges Hauptprojekt aufgenommen

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [934]	Instandhaltung [935]	Verkehrssicherheit [936]	Reisezeiten im PV [937]	Transportzeiten im GV [938]	Implizite Nutzen [939]	LZE von Treibhausgasen [940]	Lärm [941]	Abgasbelastung [942]	Trennwirkung [943]	Zuverlässigkeit [944]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B300-G010-BY-T01-BY	siehe Projekt B300-G010-BY. Das Projekt wurde als Teilprojekt von Projekt B300-G010-BY bewertet und im Bedarfsplan als eigenständiges Hauptprojekt aufgenommen										

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt verläuft über kleinstrukturiertes Acker- und Grünland östlich von Heimertingen. Im Süden verläuft das Projekt durch einen Großraum (Feuchtlebensräume).

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [945]	Natura 2000-Gebiete [946]	Unzerschnittene Kernräume [947]	Unzerschnittene Großräume [948]	Flächenverbrauch [949] [950]	Überschwemmungsgebiete [951]	Wasserschutzgebiete [952]	Verkehrsarme Räume [953]	(Kultur-) Landschaftsschutz [954]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B300-G010-BY-T01-BY	siehe Projekt B300-G010-BY. Das Projekt wurde als Teilprojekt von Projekt B300-G010-BY bewertet und im Bedarfsplan als eigenständiges Hauptprojekt aufgenommen								

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [955]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [956]	unbedeutend Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte [957]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [958]	Sanierung [959]	Fläche/Erschließung [960]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B300-G010-BY-T01-BY	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [961]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 300 OU HEIMERTINGEN (B300-G010-BY-T01-BY)

931) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

932) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

933) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

934) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

935) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

936) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

937) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

938) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

939) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

940) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

941) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

942) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

943) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

944) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

945) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

946) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

947) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

948) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

949) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

950) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

951) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

952) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

953) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

954) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

955) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

956) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

957) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

958) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

959) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

960) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

961) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 300 Memmingen - Krumbach (B300-G010-BY)

Projekt	**Projekt** 5 6		**Bundesdurchschnitt** Median[962] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 300 Memmingen - Krumbach** B300-G010-BY Hauptprojekt [963]
	Länge		4,6 km	28,0 km
	Kosten		31,1 Mio. €	87,4 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	7.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (770 Kfz/Tag)
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Über die B 300, die südlich von Heimertingen mit bis zu 12.000 Kfz/24h belastet ist, wird der mittelschwäbische Raum um das Mittelzentrum Krumbach an das Oberzentrum Memmingen und in Verbindung mit der B 312 an die A 7 (AS Bergheim) angebunden. Zudem besteht durch die B 300 auch eine direkte Verbindung zwischen Augsburg und Memmingen (vgl. B300-G020-BY Krumbach-Augsburg). Bisher wurden im Zuge der B 300 zwischen Heimertingen und Krumbach noch keine Ortsumfahrungen realisiert, was insbesondere für den Fernverkehr zu erheblichen Reisezeitverlusten führt. Aufgrund der überwiegend ländlich strukturierten Ortschaften und dem dort damit verbundenen überduchschnittlichen landwirtschafltichen Verkehr treten auch vermehrt Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit auf. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist ein verkehrsgerechter und verkehrssicherer Ausbau der Ortsdurchfahrten nicht möglich. Nur durch die Realisierung der geplanten Ortsumfahrungen lassen sich die Reisezeiten deutlich verkürzen und die verkehrlichen Defizite beseitigen. Ziel des Projektes ist eine entsprechend ihrer überregionalen Bedeutung verkehrssicher ausgebaute B300.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	143,342 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	72,232 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [964]	2,0

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [965]	Instandhaltung [966]	Verkehrssicherheit [967]	Reisezeiten im PV [968]	Transportzeiten im GV [969]	Implizite Nutzen [970]	LZE von Treibhausgasen [971]	Lärm [972]	Abgasbelastung [973]	Trennwirkung [974]	Zuverlässigkeit [975]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B300-G010-BY	35,824 Mio. €	-7,069 Mio. €	-15,021 Mio. €	75,900 Mio. €	2,325 Mio. €	56,173 Mio. €	-5,165 Mio. €	-2,322 Mio. €	2,382 Mio. €	0,320 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt verläuft über Acker- und Grünlandbereiche. Teilweise durchquert es Großräume des BfN-Lebensraumnetzwerks (T1, T2, T3, T6, T7). Ein FFH-Gebiet liegt in der Wirkzone, wird aber voraussichtlich nicht erheblich beeinträchtigt (T7). Ein ÜSG wird durchquert (T4) und ein UZVR zerschnitten (T5 und T7). Er bleibt mit einer Restgröße von > 100 km² erhalten.
	Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

Umweltbetroffenheit – Zusammensetzung	Naturschutzvorrangflächen [976]	Natura 2000-Gebiete [977]	Unzerschnittene Kernräume [978]	Unzerschnittene Großräume [979]	Flächenverbrauch [980] [981]	Überschwemmungsgebiete [982]	Wasserschutzgebiete [983]	Verkehrsarme Räume [984]	(Kultur-) Landschaftsschutz [985]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B300-G010-BY	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	1,8|7,6|0|0 hoch	72,7 ha 2,6 ha/km	0,3 km mittel	0,0 km gering	228,0 ha hoch	0,0 ha gering

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [986]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [987]	hoch Es sind hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 6 von 10 Punkte [988]

Städtebau	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [989]	Sanierung [990]	Fläche/Erschließung [991]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B300-G010-BY	81,0% +++	68,0% +++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [992]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	5.889 *(Entlastung: 6.268; Belastung: 379)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 300 MEMMINGEN - KRUMBACH (B300-G010-BY)

962) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

963) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

964) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

965) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

966) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

967) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

968) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

969) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

970) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

971) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

972) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

973) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

974) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

975) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

976) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

977) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

978) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

979) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

980) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

981) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

982) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

983) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

984) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

985) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

986) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

987) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

988) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

989) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

990) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

991) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

992) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 300 OU Boos / Niederrieden (B300-G010-BY-T02-BY)

Projekt		**Projekt** 5	**Bundesdurchschnitt** Median[993] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 300 OU Boos / Niederrieden** B300-G010-BY-T02-BY Teilprojekt [994]
		Länge	4,6 km	6,4 km
		Kosten	31,1 Mio. €	12,4 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die Ortsdurchfahrten Boos und Niederrieden sind mit ca. 6.000 Kfz/24h belastet. Aufgrund der dörflich und landwirtschaftlich geprägten Ortsstruktur mit überdurchschnittlichem landwirtschaftlichen Verkehr und in Verbindung mit dem kurvigen Verlauf kommt es zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit sowie zu Behinderungen des Verkehrs. Ein innerörlicher Ausbau scheidet aufgrund der angrenzenden Bebauung aus. Nur durch den Bau einer Ortsumfahrung lassen sich die verkehrlichen Defizite beseitigen und die Reisegeschwindigkeit für den weiträumigen Verkehr verbessern. Damit verbunden ist auch die Verringerung der Lärm- und Feinstaubimmissionen.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [995]	siehe Hauptprojekt
		Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens		**Betriebskosten** [996] | **Instandhaltung** [997] | **Verkehrssicherheit** [998] | **Reisezeiten im PV** [999] | **Transportzeiten im GV** [1000] | **Implizite Nutzen** [1001] | **LZE von Treibhausgasen** [1002] | **Lärm** [1003] | **Abgasbelastung** [1004] | **Trennwirkung** [1005] | **Zuverlässigkeit** [1006]
			Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. € | -1,123 Mio. € | 6,818 Mio. € | 36,102 Mio. € | 1,385 Mio. € | 0,000 Mio. € | -1,041 Mio. € | 1,190 Mio. € | -0,036 Mio. € | 0,047 Mio. € | 0,000 Mio. €
			Nutzen Projekt B300-G010-BY-T02-BY	siehe Hauptprojekt
	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt verläuft über Ackerland, z.T. über Grünland in ebener Landschaft. Am Ende der Baustrecke bei Boos wird ein Großraum (Feuchtlebensräume) tangiert.
		Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		**Naturschutzvorrangflächen** [1007] | **Natura 2000-Gebiete** [1008] | **Unzerschnittene Kernräume** [1009] | **Unzerschnittene Großräume** [1010] | **Flächenverbrauch** [1011] [1012] | **Überschwemmungsgebiete** [1013] | **Wasserschutzgebiete** [1014] | **Verkehrsarme Räume** [1015] | **(Kultur-) Landschaftsschutz** [1016]
			Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering | 0|0 gering | 0,0 ha gering | 0,0|0,6|0|0 mittel | 10,4 ha 2,9 ha/km | 0,0 km gering | 0,0 km gering | 0,0 ha gering | 2,6 ha mittel
			Projekt B300-G010-BY-T02-BY	siehe Hauptprojekt
	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [1017]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1018]	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 6 von 10 Punkte [1019]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte				negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1020]		Sanierung [1021]	Fläche/Erschließung [1022]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0%	++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B300-G010-BY-T02-BY	100,0%	++++	44,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

		Bilanz Entlastung Einwohner [1023]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*
		Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate
		Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate

	siehe Hauptprojekt
	siehe Hauptprojekt
	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 300 OU BOOS / NIEDERRIEDEN (B300-G010-BY-T02-BY)

993) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

994) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

995) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

996) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

997) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

998) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

999) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1000) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1001) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1002) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1003) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1004) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1005) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1006) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1007) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1008) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1009) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1010) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1011) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1012) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1013) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1014) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1015) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1016) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1017) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1018) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1019) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1020) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1021) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1022) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1023) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 300 OU Winterrieden (B300-G010-BY-T03-BY)

Projekt		**Projekt** 6	**Bundesdurchschnitt** Median[1024] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 300 OU Winterrieden** B300-G010-BY-T03-BY Teilprojekt [1025]
		Länge	4,6 km	3,4 km
		Kosten	31,1 Mio. €	10,1 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die Ortsdurchfahrt von Winterrieden ist mit ca. 3.600 Kfz/24h belastet. Aufgrund der dörflich und landwirtschaftlich geprägten Ortsstruktur mit überdurchschnittlichem landwirtschaftlichen Verkehr und in Verbindung mit dem kurvigen Verlauf kommt es teilweise zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit sowie zu Behinderungen des Verkehrs .Ein innerörlicher Ausbau scheidet aufgrund der angrenzenden Bebauung aus. Nur durch den Bau einer Ortsumfahrung lassen sich die verkehrlichen Defizite beseitigen und die Reisegeschwindigkeit für den weiträumigen Verkehr verbessern. Damit verbunden ist auch die Verringerung der Lärm- und Feinstaubimmissionen.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1026]	siehe Hauptprojekt
		Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens		

	Betriebskosten [1027]	Instandhaltung [1028]	Verkehrssicherheit [1029]	Reisezeiten im PV [1030]	Transportzeiten im GV [1031]	Implizite Nutzen [1032]	LZE von Treibhausgasen [1033]	Lärm [1034]	Abgasbelastung [1035]	Trennwirkung [1036]	Zuverlässigkeit [1037]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B300-G010-BY-T03-BY	siehe Hauptprojekt										

Nutzen, Bewertung Bund	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt durchfährt nördlich von Winterrieden ebenes Acker- und Grünlandgebiet. Das Gebiet liegt in einem Großsäugerlebensraum, gesetzliche Schutzgebiete sind nicht betroffen.

	Naturschutzvorrangflächen [1038]	Natura 2000-Gebiete [1039]	Unzerschnittene Kernräume [1040]	Unzerschnittene Großräume [1041]	Flächenverbrauch [1042] [1043]	Überschwemmungsgebiete [1044]	Wasserschutzgebiete [1045]	Verkehrsarme Räume [1046]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1047]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B300-G010-BY-T03-BY	siehe Hauptprojekt								

	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [1048]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1049]	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte [1050]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1051]	Sanierung [1052]	Fläche/Erschließung [1053]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B300-G010-BY-T03-BY						

Nutzen, Bewertung Bund		**Bilanz Entlastung Einwohner** [1054]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	siehe Hauptprojekt
		Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	siehe Hauptprojekt
		Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 300 OU WINTERRIEDEN (B300-G010-BY-T03-BY)

1024) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1025) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1026) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1027) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1028) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1029) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1030) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1031) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1032) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1033) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1034) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1035) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1036) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1037) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1038) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1039) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1040) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1041) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1042) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1043) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1044) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1045) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1046) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1047) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1048) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1049) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1050) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1051) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1052) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1053) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1054) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 300 OU Babenhausen (B300-G010-BY-T04-BY)

Projekt	**Projekt** -		**Bundesdurchschnitt** Median[1055] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 300 OU Babenhausen** B300-G010-BY-T04-BY Teilprojekt [1056]
	Länge		4,6 km	4,0 km
	Kosten		31,1 Mio. €	13,5 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Die B 300 ist gemäß Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2009 südlich von Babenhausen mit ca. 3.800 Kfz/24h und nördlich mit ca. 4.900 Kfz/h belastet. In der Ortsdurchfahrt selbst wurden bis zu 11.000 Kfz/24h ermittelt. Im Ortskern befinden sich viele Einkaufsmöglichkeiten mit hohem Parkdruck (Längs- und Senkrechtparker entlang der B 300). Zur sicheren Querung für die Fußgänger sind zwei Lichtsignalanlagen errichtet worden. Der Straßenverlauf ist kurvig und schließt eine Steigungsstrecke entlang des Fuggerschlosses mit ein. Der Verkehr ist durch diese örtlichen Gegebenheiten bezüglich Verkehrssicherheit und Reisezeit stark beeinträchtigt .Ein innerörlicher Ausbau scheidet aufgrund der angrenzenden Bebauung aus. Nur durch den Bau einer Ortsumfahrung lassen sich die verkehrlichen Defizite beseitigen und die Reisegeschwindigkeit für den weiträumigen Verkehr verbessern. Damit verbunden ist auch die Verringerung der Lärm- und Feinstaubimmissionen.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Das Projekt ist wirtschaftlich. Es wird auf Beschluss des Bundestages dem Weiteren Bedarf zugewiesen.
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1057]	siehe Hauptprojekt
		Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens		

	Betriebskosten [1058]	Instandhaltung [1059]	Verkehrssicherheit [1060]	Reisezeiten im PV [1061]	Transportzeiten im GV [1062]	Implizite Nutzen [1063]	LZE von Treibhausgasen [1064]	Lärm [1065]	Abgasbelastung [1066]	Trennwirkung [1067]	Zuverlässigkeit [1068]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B300-G010-BY-T04-BY	siehe Hauptprojekt										

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt quert nordwestlich von Babenhausen Grünland, und zum Teil auch Acker in ebener Landschaft. Ein ÜSG am Gewässer Günz muss durchfahren werden. Im Westen liegt ein Großsäugerlebensraum in der Wirkzone.
	Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

	Naturschutzvorrangflächen [1069]	Natura 2000-Gebiete [1070]	Unzerschnittene Kernräume [1071]	Unzerschnittene Großräume [1072]	Flächenverbrauch [1073] [1074]	Überschwemmungsgebiete [1075]	Wasserschutzgebiete [1076]	Verkehrsarme Räume [1077]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1078]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B300-G010-BY-T04-BY	siehe Hauptprojekt								

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [1079]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1080]	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte [1081]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1082]	Sanierung [1083]	Fläche/Erschließung [1084]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B300-G010-BY-T04-BY	0,0%	34,0% +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [1085]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 300 OU BABENHAUSEN (B300-G010-BY-T04-BY)

1055) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1056) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1057) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1058) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1059) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1060) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1061) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1062) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1063) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1064) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1065) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1066) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1067) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1068) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1069) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1070) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1071) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1072) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1073) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1074) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1075) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1076) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1077) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1078) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1079) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1080) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1081) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1082) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1083) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1084) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1085) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 300 OU Kettershausen (B300-G010-BY-T05-BY)

Projekt	Projekt -		**Bundesdurchschnitt** Median[1086] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 300 OU Kettershausen** B300-G010-BY-T05-BY Teilprojekt [1087]
	Länge		4,6 km	3,0 km
	Kosten		31,1 Mio. €	6,0 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Die Ortsdurchfahrt von Kettershausen ist mit ca. 3.600 Kfz/24h belastet. Aufgrund der dörflich und landwirtschaftlich geprägten Ortsstruktur mit überdurchschnittlichem landwirtschaftlichen Verkehr und in Verbindung mit dem kurvigen Verlauf kommt es teilweise zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit sowie zu Behinderungen des Verkehrs. Ein innerörlicher Ausbau scheidet aufgrund der angrenzenden Bebauung aus. Nur durch den Bau einer Ortsumfahrung lassen sich die verkehrlichen Defizite beseitigen und die Reisegeschwindigkeit für den weiträumigen Verkehr verbessern. Damit verbunden ist auch die Verringerung der Lärm- und Feinstaubimmissionen.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1088]	siehe Hauptprojekt
		Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens		

	Betriebskosten [1089]	Instandhaltung [1090]	Verkehrssicherheit [1091]	Reisezeiten im PV [1092]	Transportzeiten im GV [1093]	Implizite Nutzen [1094]	LZE von Treibhausgasen [1095]	Lärm [1096]	Abgasbelastung [1097]	Trennwirkung [1098]	Zuverlässigkeit [1099]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B300-G010-BY-T05-BY	siehe Hauptprojekt										

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt umgeht Kettershausen auf gerader Strecke über Ackerland. Dabei wird ein UZVR zerschnitten, der jedoch mit einer Restgröße von > 100 km² erhalten bleibt.
	Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

	Naturschutzvorrangflächen [1100]	Natura 2000-Gebiete [1101]	Unzerschnittene Kernräume [1102]	Unzerschnittene Großräume [1103]	Flächenverbrauch [1104] [1105]	Überschwemmungsgebiete [1106]	Wasserschutzgebiete [1107]	Verkehrsarme Räume [1108]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1109]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B300-G010-BY-T05-BY	siehe Hauptprojekt								

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [1110]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1111]	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte [1112]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1113]	Sanierung [1114]	Fläche/Erschließung [1115]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B300-G010-BY-T05-BY						

	Bilanz Entlastung Einwohner [1116]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate

siehe Hauptprojekt	
siehe Hauptprojekt	
siehe Hauptprojekt	
siehe Hauptprojekt	
siehe Hauptprojekt	
siehe Hauptprojekt	

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 300 OU KETTERSHAUSEN (B300-G010-BY-T05-BY)

1086) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1087) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1088) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1089) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1090) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1091) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1092) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1093) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1094) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1095) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1096) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1097) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1098) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1099) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1100) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1101) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1102) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1103) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1104) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1105) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1106) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1107) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1108) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1109) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1110) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1111) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1112) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1113) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1114) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1115) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1116) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 300 OU Ebershausen (B300-G010-BY-T06-BY)

Projekt	Projekt -		**Bundesdurchschnitt** Median[1117] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 300 OU Ebershausen** B300-G010-BY-T06-BY Teilprojekt [1118]
	Länge		4,6 km	2,3 km
	Kosten		31,1 Mio. €	8,5 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	In Ebershausen ist die B 300 mit ca. 3.700 KFZ/24 h belastet. Aufgrund der dörflich und landwirtschaftlich geprägten Ortsstruktur mit überdurchschnittlichem landwirtschaftlichen Verkehr kommt es teilweise zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit sowie zu Behinderungen des Verkehrs. Insbesondere der "Ebershauser Berg" am westlichen Ortsrand trägt dazu bei, dass sowohl PKW´s als auch LKW´s mit überhöhter Geschwindigkeit in die Ortsschaft einfahren.Zwar ist die Ortsdurchfahrt bereits ausgebaut, dennoch existieren innerhalb der OD 2 enge rechtwinklige Kurven. Ein weiterer innerörlicher Ausbau scheidet aufgrund der angrenzenden Bebauung aus. Nur durch den Bau einer Ortsumfahrung lassen sich die verkehrlichen Defizite beseitigen und die Reisegeschwindigkeit für den weiträumigen Verkehr verbessern. Damit verbunden ist auch die Verringerung der Lärm- und Feinstaubimmissionen.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1119]	siehe Hauptprojekt
		Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens		**Betriebskosten** [1120] | **Instandhaltung** [1121] | **Verkehrssicherheit** [1122] | **Reisezeiten im PV** [1123] | **Transportzeiten im GV** [1124] | **Implizite Nutzen** [1125] | **LZE von Treibhausgasen** [1126] | **Lärm** [1127] | **Abgasbelastung** [1128] | **Trennwirkung** [1129] | **Zuverlässigkeit** [1130]
			Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. € | -1,123 Mio. € | 6,818 Mio. € | 36,102 Mio. € | 1,385 Mio. € | 0,000 Mio. € | -1,041 Mio. € | 1,190 Mio. € | -0,036 Mio. € | 0,047 Mio. € | 0,000 Mio. €
			Nutzen Projekt B300-G010-BY-T06-BY	siehe Hauptprojekt
	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt umgeht Ebershausen nördlich. Es liegt auf Grünland, z.T. auch Acker in ebener Landschaft. Am Bauende berührt es einen Großsäugerlebensraum. Hier und auch am Bauanfang liegt ein UZVR, der jedoch nicht zerschnitten wird. Gesetzliche Schutzgebiete sind nicht betroffen.
		Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		**Naturschutzvorrangflächen** [1131] | **Natura 2000-Gebiete** [1132] | **Unzerschnittene Kernräume** [1133] | **Unzerschnittene Großräume** [1134] | **Flächenverbrauch** [1135] [1136] | **Überschwemmungsgebiete** [1137] | **Wasserschutzgebiete** [1138] | **Verkehrsarme Räume** [1139] | **(Kultur-) Landschaftsschutz** [1140]
			Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering | 0|0 gering | 0,0 ha gering | 0,0|0,6|0|0 mittel | 10,4 ha 2,9 ha/km | 0,0 km gering | 0,0 km gering | 0,0 ha gering | 2,6 ha mittel
			Projekt B300-G010-BY-T06-BY	siehe Hauptprojekt
	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [1141]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1142]	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte [1143]
				positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte: **auf den Straßenraum** [1144] | **Sanierung** [1145] | **Fläche/Erschließung** [1146]; **negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte**: **auf den Straßenraum** | **Sanierung** | **Fläche/Erschließung**
			Bundesdurchschnitt	56,0% ++ | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0%
			Projekt B300-G010-BY-T06-BY	
	Bilanz Entlastung Einwohner [1147]		539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Planungsdauer		114 Monate	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Bauzeit		30 Monate	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 300 OU EBERSHAUSEN (B300-G010-BY-T06-BY)

1117) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1118) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1119) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1120) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1121) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1122) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1123) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1124) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1125) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1126) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1127) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1128) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1129) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1130) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1131) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1132) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1133) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1134) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1135) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1136) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1137) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1138) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1139) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1140) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1141) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1142) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1143) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1144) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1145) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1146) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1147) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 300 OU Krumbach (B300-G010-BY-T07-BY)

Projekt		**Projekt** -	**Bundesdurchschnitt** Median[1148] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 300 OU Krumbach** B300-G010-BY-T07-BY Teilprojekt [1149]
		Länge	4,6 km	4,7 km
		Kosten	31,1 Mio. €	24,9 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 300 ist in Krumbach mit rund 12.000 KFZ/24 h belastet. Insbesondere in den Spitzenzeiten kommt es an den Knotenpunkten zu erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses. Zudem muss der Verkehr an einer Engstelle lichtsignalgesteuert im Einbahnverkehr abwickelt werden. Insgesamt führt dies nicht nur zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit sondern auch zu einer Verdrängung des Verkehrs auf das nachgeordente Krumbacher Straßennetz, das hierfür nicht ausgelegt ist. Ein innerörlicher Ausbau scheidet aufgrund der angrenzenden Bebauung aus. Nur durch den Bau einer Ortsumfahrung lassen sich die verkehrlichen Defizite beseitigen und die Reisegeschwindigkeit für den weiträumigen Verkehr verbessern. Damit verbunden ist auch die Verringerung der Lärm- und Feinstaubimmissionen.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1150]	siehe Hauptprojekt
		Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens		

	Betriebskosten [1151]	Instandhaltung [1152]	Verkehrssicherheit [1153]	Reisezeiten im PV [1154]	Transportzeiten im GV [1155]	Implizite Nutzen [1156]	LZE von Treibhausgasen [1157]	Lärm [1158]	Abgasbelastung [1159]	Trennwirkung [1160]	Zuverlässigkeit [1161]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B300-G010-BY-T07-BY	siehe Hauptprojekt										

	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt verläuft südlich von Krumbach (Schwaben) über Acker- und Grünland. Am Bauende liegt ein FFH-Gebiet geringfügig in der Wirkzone. Erhebliche Beeinträchtigungen sind unwahrscheinlich. Ein Großsäugerlebensraum und ein UZVR werden durchfahren. Der UZVR bleibt mit einer Restgröße von > 100 km² erhalten.
		Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

	Naturschutzvorrangflächen [1162]	Natura 2000-Gebiete [1163]	Unzerschnittene Kernräume [1164]	Unzerschnittene Großräume [1165]	Flächenverbrauch [1166] [1167]	Überschwemmungsgebiete [1168]	Wasserschutzgebiete [1169]	Verkehrsarme Räume [1170]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1171]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B300-G010-BY-T07-BY	siehe Hauptprojekt								

	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [1172]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1173]	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 3 von 10 Punkte [1174]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte						negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1175]		Sanierung [1176]		Fläche/Erschließung [1177]		auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0%	++	0,0%		0,0%		0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B300-G010-BY-T07-BY	60,0%	++	35,0%	+	0,0%		0,0%	0,0%	0,0%

		Bilanz Entlastung Einwohner [1178]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	siehe Hauptprojekt
		Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	siehe Hauptprojekt
		Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 300 OU KRUMBACH (B300-G010-BY-T07-BY)

1148) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1149) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1150) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1151) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1152) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1153) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1154) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1155) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1156) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1157) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1158) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1159) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1160) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1161) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1162) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1163) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1164) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1165) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1166) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1167) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1168) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1169) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1170) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1171) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1172) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1173) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1174) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1175) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1176) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1177) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1178) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION
Hauptprojekt B 311 OU Deppenhausen (B311-G30-BW)

Projekt		**Projekt** 21	**Bundesdurchschnitt** Median[1179] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 311 OU Deppenhausen** B311-G30-BW Hauptprojekt [1180]
		Länge	4,6 km	1,9 km
		Kosten	31,1 Mio. €	9,9 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	9.000 Kfz/Tag 21% Schwerverkehr (1.890 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 311 durchquert auf einer Länge von 500m die Ortslage von Deppenhausen. Durch die starke Verkehrsbelastung (rd. 9.300 Kfz/Tag, 1.217 SV/Tag (SVZ 2010) ist eine erhebliche Trennwirkung gegeben. Die B 311 ist eine wichtige West-Ost-Verbindung zwischen den Großräumen Donaueschingen und Ulm. Im Bedarfsplan von 1992 war die OU Deppenhausen im VB enthalten, im BVWP 2003 im WB. Die derzeitge Verkehrsbelastungen im Abschnitt Untermarchtal (L 257) bis Ehingen (Donau) (K 7414) liegt bei ca. 9350 Kfz/24h (SVZ 2010) davon ca. 13% Schwerlastverkehr. Zusätzl. Zeilsetzung: Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Erhöhung der Verkehrssicherheit
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	55,901 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	8,289 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1181]	6,7

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [1182]	Instandhaltung [1183]	Verkehrssicherheit [1184]	Reisezeiten im PV [1185]	Transportzeiten im GV [1186]	Implizite Nutzen [1187]	LZE von Treibhausgasen [1188]	Lärm [1189]	Abgasbelastung [1190]	Trennwirkung [1191]	Zuverlässigkeit [1192]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B311-G30-BW	26,423 Mio. €	-0,342 Mio. €	2,085 Mio. €	22,745 Mio. €	1,717 Mio. €	-0,131 Mio. €	-0,340 Mio. €	0,483 Mio. €	1,064 Mio. €	-0,198 Mio. €	2,389 Mio. €

	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt OU Deppenhausen verläuft in Siedlungsnähe und quert überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen. Aufgrund einer Gewässerquerung und der Unterführung eines Wirtschaftsweges ist ein Brückenbauwerk vorgesehen, das sich auch über die gesamte Breite der bestehenden WSG Zone II erstreckt. Weiterhin ist eine der RiStWag entsprechende Entwässerung und Vorklärung des anfallenden Oberflächenwassers gewährleistet. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [1193]	Natura 2000-Gebiete [1194]	Unzerschnittene Kernräume [1195]	Unzerschnittene Großräume [1196]	Flächenverbrauch [1197] [1198]	Überschwemmungsgebiete [1199]	Wasserschutzgebiete [1200]	Verkehrsarme Räume [1201]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1202]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B311-G30-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	6,2 ha 3,3 ha/km	0,0 km gering	0,1 km mittel	0,0 ha gering	0,0 ha gering

	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	mittel Das Projekt verbessert in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G40-BW die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Bad Saulgau in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr. Der Mittelbereich Bad Saulgau weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein geringes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 1,3 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G30-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G40-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 1,3 Wertungspunkte der Raumrelevanz. Der Mittelbereich Ehingen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein geringes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als mittel eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 1,7 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G30-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G40-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 1,7 Wertungspunkte der Raumrelevanz. Der Mittelbereich Riedlingen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein mittleres Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 2,6 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G30-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G40-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 2,6 Wertungspunkte der Raumrelevanz. Der Mittelbereich Sigmaringen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein hohes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 3,9 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G30-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G40-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 3,9 Wertungspunkte der Raumrelevanz.

Bedarfsplan 2016

Städtebau	**Städtebau** [1203]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1204]	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte [1205]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1206]	Sanierung [1207]	Fläche/Erschließung [1208]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B311-G30-BW						

	Bilanz Entlastung Einwohner [1209]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	379 *(Entlastung: 379; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 311 OU DEPPENHAUSEN (B311-G30-BW)

1179) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1180) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1181) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1182) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1183) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1184) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1185) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1186) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1187) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1188) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1189) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1190) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1191) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1192) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1193) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1194) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1195) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1196) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1197) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1198) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1199) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1200) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1201) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1202) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1203) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1204) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1205) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1206) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1207) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1208) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1209) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 311 OU Obermarchtal (B311-G20-BW)

Projekt		**Projekt** 22	**Bundesdurchschnitt** Median[1210] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 311 OU Obermarchtal** B311-G20-BW Hauptprojekt [1211]
		Länge	4,6 km	2,6 km
		Kosten	31,1 Mio. €	11,7 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	9.000 Kfz/Tag 22% Schwerverkehr (1.980 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 311 ist ein Teil der Ost-West-Fernstraßenverbindung Ulm-Freiburg, die gemäß dem Landesentwicklungsplan eine Hauptentwicklungsachse im südlichen Baden-Württemberg darstellt. Die Ortsumgehung Obermarchtal ist eine von mehreren Teil-Streckenverbesserungen, die das Ziel haben, die B 311 zu einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung auszubauen. Die B 311 verläuft ab dem Knotenpunkt mit der K 7346 als Ortsdurchfahrt (rd. 9.200 Kfz/Tag, 1.294 SV/Tag (SVZ 2010) im südlichen Ortsbereich von Obermarchtal, hierbei trennt die B 311 das südlich der Bundesstraße liegende Gewerbegebiet Bergäcker, die Mischbebauung im Bereich des Ziegelhüttenweges und die landwirtschaftliche Streuansiedlung im Verlauf der Oberwachinger Straße vom Hauptort. Mit dem geplanten Aus- bzw. Neubau der B 311 im Zuge einer Ortsumfahrung von Obermarchtal sollen folgende Verbesserungen gegenüber dem derzeitigen Trassenzustand erreicht werden: Verbesserung der Verkehssicherheit Entlastung der Anwohner von Verkehrsimmissionen / Minimierung der Zerschneidung von bebauten Flächen / Ausweisung als Kraftfahrtstraße / Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Beseitigung der Ortsdurchfahrt mit den baulichen Engstellen / Ausweisung als Schwerlaststrecke.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	33,853 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	9,777 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1212]	3,5
		Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens		

	Betriebskosten [1213]	Instandhaltung [1214]	Verkehrssicherheit [1215]	Reisezeiten im PV [1216]	Transportzeiten im GV [1217]	Implizite Nutzen [1218]	LZE von Treibhausgasen [1219]	Lärm [1220]	Abgasbelastung [1221]	Trennwirkung [1222]	Zuverlässigkeit [1223]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B311-G20-BW	11,259 Mio. €	-0,486 Mio. €	4,566 Mio. €	11,826 Mio. €	1,544 Mio. €	-0,104 Mio. €	-0,427 Mio. €	2,481 Mio. €	-0,082 Mio. €	0,054 Mio. €	3,210 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt umgeht den Ort Obermarchtal auf bewegtem Ackerland südlich. Ein FFH-Gebiet liegt randlich in der Wirkzone im Südosten. Erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Ein LSG in der Wirkzone reicht bis nahe an das Projekt heran. Am östlichen Bauende wird ein BfN-Großraum (Waldlebensräume) durchfahren. Ein UZVR wird zerschnitten, bleibt jedoch mit einer Restgröße von > 100 km² erhalten.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [1224]	Natura 2000-Gebiete [1225]	Unzerschnittene Kernräume [1226]	Unzerschnittene Großräume [1227]	Flächenverbrauch [1228] [1229]	Überschwemmungsgebiete [1230]	Wasserschutzgebiete [1231]	Verkehrsarme Räume [1232]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1233]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B311-G20-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,4|2,5|0|0 mittel	7,1 ha 2,7 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	59,4 ha mittel	0,3 ha mittel

	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%

mittel
Das Projekt verbessert in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G30-BW und B311-G40-BW die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Bad Saulgau in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr.

Der Mittelbereich Bad Saulgau weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein geringes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 1,3 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G20-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G30-BW und B311-G40-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 1,3 Wertungspunkte der Raumrelevanz. Der Mittelbereich Ehingen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein geringes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als mittel eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 1,7 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G20-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G30-BW und B311-G40-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 1,7 Wertungspunkte der Raumrelevanz. Der Mittelbereich Riedlingen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein mittleres Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 2,6 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G20-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G30-BW und B311-G40-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 2,6 Wertungspunkte der Raumrelevanz. Der Mittelbereich Sigmaringen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein hohes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 3,9 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G20-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G30-BW und B311-G40-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 3,9 Wertungspunkte der Raumrelevanz.

Bedarfsplan 2016

Städtebau	**Städtebau** [1234]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1235]	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte [1236]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1237]	Sanierung [1238]	Fläche/Erschließung [1239]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B311-G20-BW						

	Bilanz Entlastung Einwohner [1240]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)* 685 *(Entlastung: 685; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate 114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate 24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 311 OU OBERMARCHTAL (B311-G20-BW)

1210) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1211) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1212) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1213) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1214) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1215) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1216) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1217) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1218) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1219) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1220) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1221) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1222) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1223) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1224) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1225) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1226) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1227) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1228) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1229) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1230) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1231) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1232) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1233) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1234) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1235) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1236) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1237) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1238) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1239) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1240) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 311 OU Riedlingen (B311-G40-BW)

			Bundesdurchschnitt	B 311 OU Riedlingen
Projekt		Projekt 23	Median[1241] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B311-G40-BW Hauptprojekt [1242]
		Länge	4,6 km	4,0 km
		Kosten	31,1 Mio. €	23,9 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	12.000 Kfz/Tag 17% Schwerverkehr (2.040 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	3-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 311 stellt in der Netzkonzeption des Landes eine wichtige Ost-West Hauptverbindung zwischen Ulm und Freiburg dar. Die Ortsumgehung schließt eine Lücke im Ausbaukonzept des Landes BW zur Verbesserung der Verkehrsqualität. Am Bauanfang schließt die geplante Ortsumfahrung an einen bestehenden 3streifigen Straßenquerschnitt an und am Bauende an die im Bau befindliche 3streifige B311 OU Unlingen. Der Verkehrsfluss in Riedlingen wird durch zahlreiche (6) Kreuzungen und Einmündungen mit Lichtsignalanlagen behindert. Die Verkehrszahlen betragen nach der Straßenverkehrszählung 2010 innerhalb der OD 16.333 KFZ/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.837 SV/24h. Der hohe Schwerverkehrsanteil und die Knotenpunkte in Riedlingen behindern den Verkehrsfluss des überregionalen Verkehrs erheblich. Die Ortsumfahrung entlastet somit die Ortsdurchfahrt, wodurch Unfallrisiken und Umweltbelastungen gemindert werden. Kapazitätsengpässe können abgebaut und die Verkehrsqualität verbessert werden.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	193,189 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	20,020 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1243]	9,6

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [1244]	Instandhaltung [1245]	Verkehrssicherheit [1246]	Reisezeiten im PV [1247]	Transportzeiten im GV [1248]	Implizite Nutzen [1249]	LZE von Treibhausgasen [1250]	Lärm [1251]	Abgasbelastung [1252]	Trennwirkung [1253]	Zuverlässigkeit [1254]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B311-G40-BW	58,810 Mio. €	-0,934 Mio. €	0,804 Mio. €	70,909 Mio. €	6,242 Mio. €	0,027 Mio. €	-0,932 Mio. €	4,268 Mio. €	0,954 Mio. €	0,039 Mio. €	52,989 Mio. €

Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt der OU Riedlingen verläuft in überwiegend ebenem Gelände mit landwirtschaftlicher Nutzung. Durch das Projekt wird ein Teil eines UZVR abgeschnitten, der UZVR bleibt mit einer Mindestgröße von 100 km² erhalten. Weiterhin kommt es im südlichen Trassenbereich zu einer Zerschneidung eines LSG sowie einer Durchfahrung eines Überschwemmungsgebiets.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [1255]	Natura 2000-Gebiete [1256]	Unzerschnittene Kernräume [1257]	Unzerschnittene Großräume [1258]	Flächenverbrauch [1259] [1260]	Überschwemmungsgebiete [1261]	Wasserschutzgebiete [1262]	Verkehrsarme Räume [1263]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1264]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	18,3 ha 3,6 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B311-G40-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	9,3 ha 2,3 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	58,5 ha mittel	0,9 ha mittel

Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	mittel Das Projekt verbessert in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G30-BW die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Bad Saulgau in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr. Der Mittelbereich Bad Saulgau weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein geringes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 1,3 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G40-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G30-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 1,3 Wertungspunkte der Raumrelevanz. Der Mittelbereich Ehingen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein geringes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als mittel eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 1,7 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G40-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G30-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 1,7 Wertungspunkte der Raumrelevanz. Der Mittelbereich Riedlingen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein mittleres Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 2,6 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G40-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G30-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 2,6 Wertungspunkte der Raumrelevanz. Der Mittelbereich Sigmaringen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein hohes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 3,9 Punkten bewertet. Da das Projekt B311-G40-BW in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G30-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 3,9 Wertungspunkte der Raumrelevanz.

Bedarfsplan 2016

Städtebau	**Städtebau** [1265]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1266]	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau bei nur geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [1267]
Bilanz Entlastung Einwohner [1271]		539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	-565 *(Entlastung: 0; Belastung: 565)*
Voraussichtliche Planungsdauer		114 Monate	114 Monate
Voraussichtliche Bauzeit		30 Monate	24 Monate

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte						negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte					
	auf den Straßenraum [1268]		Sanierung [1269]		Fläche/Erschließung [1270]		auf den Straßenraum		Sanierung		Fläche/Erschließung	
Bundesdurchschnitt	56,0%	++	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	
Projekt B311-G40-BW	30,0%	+	100,0%	++++	0,0%		38,0%	-	0,0%		0,0%	

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 311 OU RIEDLINGEN (B311-G40-BW)

1241) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1242) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1243) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1244) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1245) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1246) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1247) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1248) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1249) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1250) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1251) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1252) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1253) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1254) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1255) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1256) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1257) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1258) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1259) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1260) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1261) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1262) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1263) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1264) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1265) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1266) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1267) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1268) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1269) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1270) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1271) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 311 n Mengen - Engelswies (B311n-B313-G50-BW)

Projekt	**Projekt** 24 25	**Bundesdurchschnitt** Median[1272] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 311 n Mengen - Engelswies** B311n-B313-G50-BW Hauptprojekt [1273]
	Länge	4,6 km	13,6 km
	Kosten	31,1 Mio. €	106,0 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	11.000 Kfz/Tag 19% Schwerverkehr (2.090 Kfz/Tag)
	Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau/3-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Im Netzkonzept BW stellt die B311 eine wichtige Ost-West Hauptverbindungsstraße zwischen den Räumen Ulm und Freiburg dar. Der Abschnitt der B311 zwischen Meßkirch und Mengen ist stark belastetet. Um die Verkehrsqualität (großräumige Verbindungsfunktion) zu verbessern wird auf eine Aneinanderreihung von OU auf der B 311 verzichtet. Stattdessen soll eine neue Bündelungstrasse (Nordtrasse) über Sigmaringen unter Mitbenutzung der bestehenden B313 entstehen. Mit der Bündelungstrasse wird zudem die B 32 entlastet. Die jetzige Verbindung zw. Mengen und Sigmaringen ist z.Zt. sehr umwegig und führt durch mehrere tlw. größere Orte. Die Verbindung Messkirch-Mengen über Sigmaringen wird in zwei Abschnitte geteilt. Teilprojekt 1 führt von Sigmaringen nach Mengen und entlastet die Ortsdurchfahrten entlang der B32. Teilprojekt 2 führt von Rohrdorf nach Inzigkofen und entlastet an der B313 Engelswies und Vilsingen. Im Verbund beider Teilprojekte werden an der B311 Leitishofen, Göggingen, Krauchenwies und Rulfingen stark vom überörtlichen Durchgangsverkehr entlastet. Die großräumige Bündelung und Verlegung der Verkehrsströme zwischen Meßkirch und Mengen verbessert den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit und eröffnet neuen Gestaltungsraum für die Bauleitplanung der entlasteten Orte. Die Ziele können nur erreicht werden, wenn beide Teilprojekte realisiert werden.
	Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist wirtschaftlich. Es wird auf Beschluss des Bundestages dem Vordringlichen Bedarf zugewiesen.
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	355,763 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Investitionskosten, Barwert**	20,848 Mio. €	88,931 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung: **Nutzen-Kosten-Verhältnis**	3,9 [1274]	4,0

Gesamtwirtschaftliche Bewertung: Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [1275]	Instandhaltung [1276]	Verkehrssicherheit [1277]	Reisezeiten im PV [1278]	Transportzeiten im GV [1279]	Implizite Nutzen [1280]	LZE von Treibhausgasen [1281]	Lärm [1282]	Abgasbelastung [1283]	Trennwirkung [1284]	Zuverlässigkeit [1285]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B311n-B313-G50-BW	75,582 Mio. €	-5,220 Mio. €	12,552 Mio. €	141,518 Mio. €	8,850 Mio. €	83,057 Mio. €	-3,201 Mio. €	-17,069 Mio. €	0,061 Mio. €	0,079 Mio. €	59,542 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Es handelt sich um ein Neubauprojekt im Bereich zwischen Mengen und Engelswies, das in bewaldetem und landwirtschaftlich intensiv genutztem Raum verläuft. Insbesondere die Lage beider Teilprojekte innerhalb eines Großsäugerfunktionsraums sowie innerhalb eines Naturparks rufen hohe Umweltbetroffenheiten hervor. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht oder gering betroffen.

Umwelt: Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [1286]	Natura 2000-Gebiete [1287]	Unzerschnittene Kernräume [1288]	Unzerschnittene Großräume [1289]	Flächenverbrauch [1290] [1291]	Überschwemmungsgebiete [1292]	Wasserschutzgebiete [1293]	Verkehrsarme Räume [1294]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1295]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0| 0,6|0|0 mittel	23,3 ha 3,4 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B311n-B313-G50-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,4|11,8|0|0 hoch	54,7 ha 4,0 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,9 ha mittel	97,3 ha hoch

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	gering Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Sigmaringen in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr. Der Mittelbereich Sigmaringen weist in Bezug auf die Erreichbarkeit von Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfen und Flughäfen bisher ein hohes Defizit auf, gleichzeitig ist dieser Mittelbereich hinsichtlich seines räumlichen Entwicklungstrends auf der Grundlage des Regionalen Bevölkerungspotenzials im Jahre 2030 als gering eingestuft. Daher wird die Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Mittelbereichs in ihrer Raumrelevanz mit 3,9 Punkten bewertet. Da das Projekt B311n-B313-G50-BW die bestehenden Defizite messbar reduziert, erhält dieses Projekt hierfür 3,9 Wertungspunkte der Raumrelevanz.
Städtebau	**Städtebau** [1296]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1297]	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [1298]

Städtebau: Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte

	positive Wirkungen: auf den Straßenraum [1299]	positive Wirkungen: Sanierung [1300]	positive Wirkungen: Fläche/Erschließung [1301]	negative Wirkungen: auf den Straßenraum	negative Wirkungen: Sanierung	negative Wirkungen: Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B311n-B313-G50-BW	29,0% +	76,0% +++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [1302]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	355 *(Entlastung: 1.301; Belastung: 946)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 311 N MENGEN - ENGELSWIES (B311N-B313-G50-BW)

1272) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1273) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1274) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1275) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1276) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1277) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1278) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1279) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1280) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1281) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1282) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1283) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1284) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1285) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1286) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1287) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1288) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1289) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1290) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1291) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1292) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1293) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1294) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1295) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1296) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1297) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1298) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1299) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1300) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1301) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1302) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 311 n Sigmaringen - Mengen (B311n-B313-G50-T1-BW)

Projekt	**Projekt** 24	**Bundesdurchschnitt** Median[1303] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 311 n Sigmaringen - Mengen** B311n-B313-G50-T1-BW Teilprojekt [1304]
	Länge	4,6 km	7,6 km
	Kosten	31,1 Mio. €	70,0 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
	Bauziel	Diverse	3-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Entlastung von mehreren Ortsdurchfahrten entlang der B 32, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen sowie Abbau von Kapazitätsengpässen. Im Verbund mit Teilprojekt 2 OU Engelsweis und Vilsingen werden 4 weitere ODen entlang der bestehenden B 311 stark entlastet. Die Projektziele können nur erreicht werden, wenn beide Teilprojekte realisiert werden. Im Bereich Sigmaringen-Ennetach bündelt die B 311n auch den Nord-Südverkehr aus dem Raum Balingen/ Albstadt und aus dem Oberzentrum Reutlingen/Tübingen in Richtung Ravensburg.
	Dringlichkeit Bund	Diverse	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
	Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
	Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1305]	siehe Hauptprojekt

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [1306]	Instandhaltung [1307]	Verkehrssicherheit [1308]	Reisezeiten im PV [1309]	Transportzeiten im GV [1310]	Implizite Nutzen [1311]	LZE von Treibhausgasen [1312]	Lärm [1313]	Abgasbelastung [1314]	Trennwirkung [1315]	Zuverlässigkeit [1316]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B311n-B313-G50-T1-BW	siehe Hauptprojekt										

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	hoch Das Neubauprojekt verläuft hauptsächlich durch ein großes, zusammenhängendes Waldgebiet. Teile der Strecke verlaufen über landwirtschaftlich genutzte Offenlandbereiche. Die gesamte Strecke verläuft innerhalb eines Naturparkes, zwei Landschaftsschutzgebiete liegen innerhalb der Wirkzone des Projekts und rufen eine hohe Umweltbetroffenheit für Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes hervor. Ebenfalls eine hohe Umweltbetroffenheit resultiert aus der Lage innerhalb eines Großsäugerfunktionsraums (ca. 3/4 der Strecke). Zusätzlich verbleiben vor allem nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen aufgrund der umfangreichen Flächenverluste, Zerschneidung und Störwirkung auf die Waldfauna durch Verkehrsimmissionen. Die betroff. naturschutzfachlichen Belange wurden als hochwertig (regionale bis landesweite Bedeutung) eingestuft. Nach Einschätzung des Landes ist ein Ausnahmeverfahren nach § 45 (7) BNatSchG zwingend erforderlich. Aus diesem Grund wird die Gesamtumweltbetroffenheit als hoch eingestuft.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [1317]	Natura 2000-Gebiete [1318]	Unzerschnittene Kernräume [1319]	Unzerschnittene Großräume [1320]	Flächenverbrauch [1321] [1322]	Überschwemmungsgebiete [1323]	Wasserschutzgebiete [1324]	Verkehrsarme Räume [1325]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1326]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	18,3 ha 3,6 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B311n-B313-G50-T1-BW	siehe Hauptprojekt								

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	siehe Hauptprojekt
Städtebau	**Städtebau** [1327]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1328]	unbedeutend Die Zusatzbelastungen übersteigen in ihrer Bedeutung die positiven Wirkungen. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. -3 von 10 Punkte [1329]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1330]	Sanierung [1331]	Fläche/Erschließung [1332]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B311n-B313-G50-T1-BW	34,0% +	0,0%	0,0%	9,0% -	76,0% ---	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [1333]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 311 N SIGMARINGEN - MENGEN (B311N-B313-G50-T1-BW)

1303) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1304) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1305) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1306) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1307) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1308) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1309) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1310) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1311) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1312) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1313) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1314) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1315) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1316) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1317) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1318) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1319) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1320) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1321) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1322) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1323) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1324) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1325) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1326) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1327) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1328) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1329) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1330) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1331) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1332) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1333) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 311 n Vilsingen - Engelswies (B311n-B313-G50-T2-BW)

Projekt

		Bundesdurchschnitt	B 311 n Vilsingen - Engelswies B311n-B313-G50-T2-BW Teilprojekt [1335]
Projekt 25		Median[1334] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	
Länge		4,6 km	6,0 km
Kosten		31,1 Mio. €	36,0 Mio. €
Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Entlastung der OD Engelswies und Vilsingen entlang der B 313, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen und Abbau von Kapazitätsengpässen. Im Verbund mit Teilprojekt 1 (S-OU Sigmaringen (L 456) Mengen) werden 4 weitere ODen entlang der bestehenden B 311 stark entlastet. Die Projektziele können nur erreicht werden, wenn beide Teilprojekte realisiert werden.
Dringlichkeit Bund		Diverse	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.

Nutzen, Bewertung Bund

Großräumige Bedeutung		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
	Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
	Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1336]	siehe Hauptprojekt

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [1337]	Instandhaltung [1338]	Verkehrssicherheit [1339]	Reisezeiten im PV [1340]	Transportzeiten im GV [1341]	Implizite Nutzen [1342]	LZE von Treibhausgasen [1343]	Lärm [1344]	Abgasbelastung [1345]	Trennwirkung [1346]	Zuverlässigkeit [1347]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B311n-B313-G50-T2-BW	siehe Hauptprojekt										

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt liegt zwischen Engelswies und Vilsingen in intensiv landwirtschaftlich geprägtem Raum. Die Trasse führt auf gesamter Länge durch einen Naturpark, was zu einer hohen Umweltbetroffenheit für Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes führt. Ebenfalls eine hohe Umweltbetroffenheit resultiert aus der Lage innerhalb eines Großsäugerfunktionsraums in Verbindung mit der randlichen Lage des Projekts an einem Großraum für Trockenlebensräume und im Bereich der nördlichen Anschlussstelle an einem Großraum für Feuchtlebensräume. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [1348]	Natura 2000-Gebiete [1349]	Unzerschnittene Kernräume [1350]	Unzerschnittene Großräume [1351]	Flächenverbrauch [1352] [1353]	Überschwemmungsgebiete [1354]	Wasserschutzgebiete [1355]	Verkehrsarme Räume [1356]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1357]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B311n-B313-G50-T2-BW	siehe Hauptprojekt								

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	siehe Hauptprojekt
Städtebau	**Städtebau** [1358]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1359]	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [1360]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1361]	Sanierung [1362]	Fläche/Erschließung [1363]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B311n-B313-G50-T2-BW	0,0%	100,0% ++++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Bilanz Entlastung Einwohner [1364]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	siehe Hauptprojekt
Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	siehe Hauptprojekt
Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 311 N VILSINGEN - ENGELSWIES (B311N-B313-G50-T2-BW)

1334) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1335) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1336) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1337) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1338) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1339) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1340) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1341) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1342) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1343) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1344) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1345) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1346) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1347) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1348) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1349) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1350) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1351) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1352) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1353) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1354) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1355) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1356) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1357) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1358) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1359) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1360) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1361) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1362) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1363) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1364) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 312 Lichtenstein - Engstingen (B312-G20-BW)

Projekt		**Projekt** 26 27	**Bundesdurchschnitt** Median[1365] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 312 Lichtenstein - Engstingen** B312-G20-BW Hauptprojekt [1366]
		Länge	4,6 km	8,7 km
		Kosten	31,1 Mio. €	138,9 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	15.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (1.200 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 312 stellt eine wichtige überregionale Nord-Süd Verbindung zwischen dem Verdichtungsraum Mittlerer Neckar mit dem Oberzentrum Reutlingen/Tübingen und Mittelzentrum Biberach dar.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	691,883 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	115,213 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1367]	6,0

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [1368]	Instandhaltung [1369]	Verkehrssicherheit [1370]	Reisezeiten im PV [1371]	Transportzeiten im GV [1372]	Implizite Nutzen [1373]	LZE von Treibhausgasen [1374]	Lärm [1375]	Abgasbelastung [1376]	Trennwirkung [1377]	Zuverlässigkeit [1378]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B312-G20-BW	194,695 Mio. €	-16,376 Mio. €	42,297 Mio. €	276,514 Mio. €	17,580 Mio. €	150,143 Mio. €	-2,401 Mio. €	4,944 Mio. €	6,084 Mio. €	1,538 Mio. €	16,875 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	hoch Das Neubauprojekt zwischen Lichtenstein und Engstingen verläuft überwiegend in stark bewegtem Gelände entlang der Siedlungsbereiche, in Waldbeständen und landwirtschaftlich genutzten Bereichen. Im Teilprojekt 1 kommt es zu hohen Umweltbetroffenheiten durch erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten sowie Zerschneidung von Kern- und Großräumen (Wald-, Trockenlebensräume) sowie von Großsäugerfunktionsräumen. Weiterhin sind auch Bereiche mit WSG Zone II betroffen. Das Teilprojekt 2 führt insgesamt zu geringen Umweltbetroffenheiten.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [1379]	Natura 2000-Gebiete [1380]	Unzerschnittene Kernräume [1381]	Unzerschnittene Großräume [1382]	Flächenverbrauch [1383] [1384]	Überschwemmungsgebiete [1385]	Wasserschutzgebiete [1386]	Verkehrsarme Räume [1387]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1388]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B312-G20-BW	6,5 ha hoch	0|2 hoch	12,7 ha hoch	3,9|5,0|0|0 hoch	21,7 ha 2,5 ha/km	0,0 km gering	0,3 km mittel	0,0 ha gering	5,8 ha mittel

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [1389]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1390]	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte [1391]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1392]	Sanierung [1393]	Fläche/Erschließung [1394]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B312-G20-BW	32,0% +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [1395]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	2.716 *(Entlastung: 2.716; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	138 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 312 LICHTENSTEIN - ENGSTINGEN (B312-G20-BW)

1365) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1366) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1367) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1368) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1369) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1370) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1371) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1372) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1373) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1374) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1375) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1376) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1377) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1378) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1379) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1380) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1381) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1382) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1383) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1384) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1385) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1386) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1387) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1388) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1389) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1390) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1391) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1392) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1393) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1394) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1395) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 312 Verlegung bei Lichtenstein - (Albaufstieg) (B312-G20-BW-T01-BW)

			Bundesdurchschnitt	B 312 Verlegung bei Lichtenstein - (Albaufstieg) B312-G20-BW-T01-BW Teilprojekt [1397]
Projekt		Projekt 26	Median[1396] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	
		Länge	4,6 km	5,7 km
		Kosten	31,1 Mio. €	124,3 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 312 stellt eine wichtige überregionale Nord-Süd Verbindung zwischen dem Verdichtungsraum Mittlerer Neckar mit dem Oberzentrum Reutlingen/Tübingen und Mittelzentrum Biberach dar. Um den Anforderungen des heutigen Verkehrsaufkommens (DTV = 19 306 Kfz/24h, amtliche Straßenverkehrszählung 2010 für die B312 innerhalb der OD Lichtenstein-Unterhausen) zu entsprechen und eine Entlastung der betroffenen Ortslagen erreichen zu können, ist ein Neu-/Ausbau der B 312 (Längsneigungen von bis zu 8,2%) im Bereich Lichtenstein als leistungsfähige und verkehrssichere überregionale Verbindung erforderlich. Die Lärm- und Abgassituation in Honau und Unterhausen wird verbessert und die Unfallrisiken und Umweltbelastungen gemindert.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.
Nutzen, Bewertung Bund		Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1398]	siehe Hauptprojekt

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [1399]	Instandhaltung [1400]	Verkehrssicherheit [1401]	Reisezeiten im PV [1402]	Transportzeiten im GV [1403]	Implizite Nutzen [1404]	LZE von Treibhausgasen [1405]	Lärm [1406]	Abgasbelastung [1407]	Trennwirkung [1408]	Zuverlässigkeit [1409]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B312-G20-BW-T01-BW	siehe Hauptprojekt										

Nutzen, Bewertung Bund	Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	hoch Das Neubauprojekt der Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg) verläuft im Norden und Süden siedlungsnah und untertunnelt die zentrale Ortslage. In Richtung Süden wird die Bestandsstrecke dann nochmals mittels eines Tunnels verlegt. Durch das Projekt kommt es im mittleren Bereich (offene Bauweise) zu unmittelbaren Flächeninanspruchnahmen von einem FFH-Gebiet und einem VSG. Ebenfalls im mittleren als auch im südlichen Streckenabschnitt kommt es zur Durchfahrung von Kern- und Großräumen für Wald- und Trockenlebensräume sowie eines Großsäugerlebensraums. Im nördlichen Streckenabschnitt verläuft die Trasse im Bestand und reicht an die o.g. Räume heran. Weiterhin werden zwei Bereiche WSG Zone II durchfahren. Der nördliche Anschlussbereich reicht in die Entwicklungszone eines Biosphärenreservates hinein.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [1410]	Natura 2000-Gebiete [1411]	Unzerschnittene Kernräume [1412]	Unzerschnittene Großräume [1413]	Flächenverbrauch [1414] [1415]	Überschwemmungsgebiete [1416]	Wasserschutzgebiete [1417]	Verkehrsarme Räume [1418]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1419]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B312-G20-BW-T01-BW	siehe Hauptprojekt								

Nutzen, Bewertung Bund	Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Nutzen, Bewertung Bund	Städtebau	Städtebau [1420]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1421]	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte [1422]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1423]	Sanierung [1424]	Fläche/Erschließung [1425]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B312-G20-BW-T01-BW	29,0% +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Nutzen, Bewertung Bund	Bilanz Entlastung Einwohner [1426]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 312 VERLEGUNG BEI LICHTENSTEIN - (ALBAUFSTIEG) (B312-G20-BW-T01-BW)

1396) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1397) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1398) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1399) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1400) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1401) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1402) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1403) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1404) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1405) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1406) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1407) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1408) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1409) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1410) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1411) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1412) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1413) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1414) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1415) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1416) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1417) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1418) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1419) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1420) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1421) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1422) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1423) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1424) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1425) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1426) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Teilprojekt B 312 OU Engstingen (B312-G20-BW-T02-BW)

			Bundesdurchschnitt	B 312 OU Engstingen
Projekt	Projekt 27		Median[1427] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B312-G20-BW-T02-BW Teilprojekt [1428]
	Länge		4,6 km	3,0 km
	Kosten		31,1 Mio. €	14,6 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	siehe Hauptprojekt
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Die B 312 im betrachteten Streckenabschnitt ist mit 5.979 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 543 Fz/24h (Verkehrszählung 2010) belastet. In der Netzkonzeption des Landes BW stellt die B 312 eine wichtige überregionale Nord-Süd Verbindung (großräumige Verbindungsfunktion) zwischen dem Verdichtungsraum Mittlerer Neckar mit dem Oberzentrum Reutlingen/Tübingen und Mittelzentrum Biberach dar. Die nördlich von Engstingen an die B 312 anschließende B 313 hat in der Landeskonzeption eine untergeordnetere Funktion. Um die Verkehrsqualität, die Verbindungsfunktion der B 312 zu verbessern und die Ortsdurchfahrt von Kleinengstingen vom Verkehr, Schadstoffen und Lärm zu entlasten, ist eine Ortsumfahrung erforderlich. Diese erhöht die Verkehrsicherheit in der eng bebauten und kurvigen Ortsdurchfahrt erheblich und erleichtert die Erschließungsfunktion.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.
Nutzen, Bewertung Bund	Großräumige Bedeutung		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	siehe Hauptprojekt
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1429]	siehe Hauptprojekt
		Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens		

	Betriebskosten [1430]	Instandhaltung [1431]	Verkehrssicherheit [1432]	Reisezeiten im PV [1433]	Transportzeiten im GV [1434]	Implizite Nutzen [1435]	LZE von Treibhausgasen [1436]	Lärm [1437]	Abgasbelastung [1438]	Trennwirkung [1439]	Zuverlässigkeit [1440]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B312-G20-BW-T02-BW	siehe Hauptprojekt										

Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Das Neubauprojekt der OU Engstingen verläuft hauptsächlich durch bewaldetes und landwirtschaftlich genutztes Gebiet mit größtenteils strak bewegtem Relief. Die Trasse verläuft auf gesamter Länge durch einen Großsäugerfunktionsraum und zu großen Teilen in einem Großraum für Trockenlebensräume. Ein Kernraum für Waldlebensräume grenzt im südlichen Drittel an die Trasse an und wird randlich angeschnitten. Von Richtung Westen reicht ein Kernraum für Trockenlebensräume bis an die Trasse heran. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.
	Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

	Naturschutzvorrangflächen [1441]	Natura 2000-Gebiete [1442]	Unzerschnittene Kernräume [1443]	Unzerschnittene Großräume [1444]	Flächenverbrauch [1445] [1446]	Überschwemmungsgebiete [1447]	Wasserschutzgebiete [1448]	Verkehrsarme Räume [1449]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1450]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B312-G20-BW-T02-BW	siehe Hauptprojekt								

Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	Städtebau [1451]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1452]	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte [1453]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1454]	Sanierung [1455]	Fläche/Erschließung [1456]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B312-G20-BW-T02-BW	40,0% +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Nutzen, Bewertung Bund	Bilanz Entlastung Einwohner [1457]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	siehe Hauptprojekt
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 312 OU ENGSTINGEN (B312-G20-BW-T02-BW)

1427) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1428) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1429) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1430) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1431) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1432) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1433) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1434) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1435) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1436) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1437) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1438) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1439) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1440) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1441) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1442) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1443) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1444) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1445) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1446) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1447) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1448) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1449) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1450) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1451) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1452) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1453) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1454) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1455) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1456) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1457) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 312 Ringschnait - Edenbachen (B312-G30-BW)

			Bundesdurchschnitt	B 312 Ringschnait - Edenbachen
Projekt		Projekt 28	Median[1458] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B312-G30-BW Hauptprojekt [1459]
		Länge	4,6 km	12,4 km
		Kosten	31,1 Mio. €	72,5 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	12.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (1.320 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau/3-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 312 ist ein regional bedeutsamer Autobahnzubringer zwischen den großräumigen Verbindungsachsen B 30 und BAB A 7, insbesondere für die Städte Biberach und Ochsenhausen. Eine leistungsfähige Querverbindung, die durch den Wegfall der letzten Engpässe auf der Strecke zwischen den Achsen wesentlich gestärkt würde, stärkt auch die Bündelungsfunktion der großräumigen Achsen. Die Ortsdurchfahrt (OD) 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. Daraus ergeben sich in den Ortsdurchfahrten durch die überwiegend enge, dichte Bebauung hohe Lärmbelastungen. Mit dem Bau der B 312 OU Ochsenhausen-Edenbachen-Ringschnait werden die genannten verkehrlichen Defizite und die Verkehssicherheit erheblich verbessert. Neben der deutlichen Besserung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte Biberach und Ochsenhausen werden die derzeit betroffenen Ortsdurchfahrten um bis zu 93 % vom Verkehr entlastet. Dadurch werden die Lärmbelastungen um bis zu 24 dB(A) gemindert.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und des weit fortgeschrittenen Planungsstandes erfolgt die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	185,728 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	61,062 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1460]	3,0

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [1461]	Instandhaltung [1462]	Verkehrssicherheit [1463]	Reisezeiten im PV [1464]	Transportzeiten im GV [1465]	Implizite Nutzen [1466]	LZE von Treibhausgasen [1467]	Lärm [1468]	Abgasbelastung [1469]	Trennwirkung [1470]	Zuverlässigkeit [1471]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B312-G30-BW	14,254 Mio. €	-4,230 Mio. €	28,282 Mio. €	71,184 Mio. €	4,394 Mio. €	69,562 Mio. €	-3,829 Mio. €	9,242 Mio. €	-3,172 Mio. €	0,041 Mio. €	0,000 Mio. €

Nutzen, Bewertung Bund	Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Die Neubaustrecke umfährt in z.T. stark bewegtem Relief zunächst die Ortschaft Ringschnait innerhalb von Grün- und Ackerland und quert 2 Fließgewässer mittels Brückenbauwerken. Nach kurzer Trassenführung auf der Bestandstrecke werden die Orte Ochsenhausen und Erlenmoos ebenfalls innerhalb von stark bewegtem Relief weiträumig im Bereich von Grün- und Ackerland sowie kleiner Waldgebiete umfahren und ein Fließgewässer in Brückenlage überquert. Aus Umweltsicht entstehen Beeinträchtigungen aus der Zerschneidung eines BfN-Großsäugerfunktionsraumes. Weitere starke Konflikte resultieren aus der Zerschneidung eines UZVR, dessen Funktion mit einer Restgröße > 100km² jedoch erhalten bleibt. Ein LSG wird ebenfalls zerschnitten.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [1472]	Natura 2000-Gebiete [1473]	Unzerschnittene Kernräume [1474]	Unzerschnittene Großräume [1475]	Flächenverbrauch [1476] [1477]	Überschwemmungsgebiete [1478]	Wasserschutzgebiete [1479]	Verkehrsarme Räume [1480]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1481]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	23,3 ha 3,4 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B312-G30-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|3,5|0|0 hoch	46,3 ha 3,7 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	574,8 ha hoch	18,6 ha mittel

Nutzen, Bewertung Bund	Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	Städtebau [1482]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1483]	gering Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau bei nur geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte [1484]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1485]	Sanierung [1486]	Fläche/Erschließung [1487]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B312-G30-BW	62,0% ++	0,0%	0,0%	22,0% -	0,0%	0,0%

Nutzen, Bewertung Bund	Bilanz Entlastung Einwohner [1488]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	7.313 *(Entlastung: 7.441; Belastung: 128)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 312 RINGSCHNAIT - EDENBACHEN (B312-G30-BW)

1458) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1459) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1460) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1461) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1462) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1463) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1464) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1465) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1466) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1467) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1468) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1469) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1470) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1471) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1472) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1473) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1474) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1475) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1476) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1477) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1478) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1479) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1480) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1481) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1482) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1483) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1484) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1485) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1486) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1487) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1488) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION
Hauptprojekt B 463 OU Lautlingen (B463-G20-BW)

			Bundesdurchschnitt	B 463 OU Lautlingen
Projekt		Projekt 29	Median[1489] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B463-G20-BW Hauptprojekt [1490]
		Länge	4,6 km	4,4 km
		Kosten	31,1 Mio. €	43,2 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	19.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (1.520 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau/3-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die B 463 stellt eine wichtige Verkehrsachse zwischen dem östlichen Bodenseegebiet und dem mittleren Schwarzwald dar. Sie verbindet den Raum Balingen (BAB 81, B 27) über Sigmaringen mit der Region Oberschwaben / Bodensee. Durch die Baumaßnahme soll der starke Durchgangsverkehr aus der vorhandenen Ortsdurchfahrt in Albstadt - Lautlingen herausgenommen werden. Somit wird die Ortsdurchfahrt entlastet, das Unfallrisiko und die Umweltbelastungen gemindert. Die Straßenverkehrszählung 2010 ergab für die B 463 eine Verkehrsbelastung von 19.284 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.188 SV/24h. Nach der Prognose wird die Belastung bis zum Jahr 2020 nochmals um 1.900 bis 2.400 Kfz/24h zunehmen. Derzeit ist der Bestand zweistreifig ausgebaut, in der Ortsdurchfahrt kommt es durch den Querschnitt und der Vielzahl der Anschlüsse zu Staus, vor allem zu den Stoßzeiten. Der Anschluss nach Meßstetten stellt einen Engpass dar, außerdem kommt es dort vermehrt zu Unfällen.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	352,303 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	36,408 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1491]	9,7

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [1492]	Instandhaltung [1493]	Verkehrssicherheit [1494]	Reisezeiten im PV [1495]	Transportzeiten im GV [1496]	Implizite Nutzen [1497]	LZE von Treibhausgasen [1498]	Lärm [1499]	Abgasbelastung [1500]	Trennwirkung [1501]	Zuverlässigkeit [1502]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B463-G20-BW	106,490 Mio. €	-1,510 Mio. €	31,027 Mio. €	202,687 Mio. €	5,896 Mio. €	4,030 Mio. €	-1,491 Mio. €	5,160 Mio. €	0,247 Mio. €	-0,245 Mio. €	0,000 Mio. €

Nutzen, Bewertung Bund	Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt umgeht Lautlingen in bewegtem Gelände, überwiegend Grünland, im Süden. Südlich liegt ein FFH-Gebiet in der Wirkzone, im Nordwesten ein Vogelschutzgebiet. Eine FFH-Vorprüfung ergab, dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten sind. Ein LSG wird im Süden randlich durchfahren, im Osten teilweise gequert. Der westliche Teil des Projekts liegt in Großräumen (Großsäuger-, Wald- und Trockenlebensräume). Ein Kernraum (Waldlebensräume) liegt im Süden in der Wirkzone.
		Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [1503]	Natura 2000-Gebiete [1504]	Unzerschnittene Kernräume [1505]	Unzerschnittene Großräume [1506]	Flächenverbrauch [1507] [1508]	Überschwemmungsgebiete [1509]	Wasserschutzgebiete [1510]	Verkehrsarme Räume [1511]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1512]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	23,3 ha 3,4 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B463-G20-BW	1,1 ha mittel	0|0 gering	0,1 ha mittel	2,2|2,2|0|0 mittel	17,6 ha 4,0 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	10,0 ha mittel

Nutzen, Bewertung Bund	Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	Städtebau [1513]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1514]	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 5 von 10 Punkte [1515]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1516]	Sanierung [1517]	Fläche/Erschließung [1518]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B463-G20-BW	45,0% ++	67,0% +++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Nutzen, Bewertung Bund	Bilanz Entlastung Einwohner [1519]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	1.751 *(Entlastung: 1.751; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	96 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 463 OU LAUTLINGEN (B463-G20-BW)

1489) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1490) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1491) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1492) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1493) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1494) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1495) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1496) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1497) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1498) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1499) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1500) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1501) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1502) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1503) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1504) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1505) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1506) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1507) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1508) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1509) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1510) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1511) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1512) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1513) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1514) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1515) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1516) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1517) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1518) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1519) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 464 OU Reutlingen (B464-G10-BW)

Projekt		**Projekt** 30	**Bundesdurchschnitt** Median[1520] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 464 OU Reutlingen** B464-G10-BW Hauptprojekt [1521]
		Länge	4,6 km	2,5 km
		Kosten	31,1 Mio. €	46,9 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	22.000 Kfz/Tag 6% Schwerverkehr (1.320 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die Dietwegtrasse ist eine notwendige Netzergänzung zum Scheibengipfeltunnel und Bestandteil der Ortsumfahrung Reutlingen. Im Anschluss an die bestehende B 464 am Knoten Rommelsbacher Straße, bildet sie das Verbindungsstück zum Scheibengipfeltunnel und sichert somit die Möglichkeit einer weiträumigen Umfahrung der Innenstadt. Sie trägt insoweit entscheidend zur Entlastung der derzeit stark befahrenen innerstädtischen Straße Rommelsbacher-, Karl-, Eberhard-, Konrad-Adenauer- und Lederstraße und auch der Oststadt bei. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen DTV von rd. 19.226 Kfz/24h und einen Schwerlastverkehrsanteil von 1.037 Fz/24h. Durch die Ortsumfahrung werden Unfallrisiken und Umweltbelastungen gemindert und Kapazitätsengpässe abgebaut.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	402,496 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	38,896 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1522]	>10

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [1523]	Instandhaltung [1524]	Verkehrssicherheit [1525]	Reisezeiten im PV [1526]	Transportzeiten im GV [1527]	Implizite Nutzen [1528]	LZE von Treibhausgasen [1529]	Lärm [1530]	Abgasbelastung [1531]	Trennwirkung [1532]	Zuverlässigkeit [1533]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B464-G10-BW	113,141 Mio. €	-5,228 Mio. €	42,361 Mio. €	133,895 Mio. €	5,149 Mio. €	1,245 Mio. €	-1,731 Mio. €	19,348 Mio. €	4,799 Mio. €	7,961 Mio. €	81,567 Mio. €

	Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Die OU Reutlingen verläuft vorwiegend im Siedlungsbereich. Die nördlich gelegenen Offenlandbereiche mit Acker- und Sonderkulturnutzung werden mittels Tunnel unterquert und nur im Bereich des Baubeginns kleinräumig in Anspruch genommen. Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [1534]	Natura 2000-Gebiete [1535]	Unzerschnittene Kernräume [1536]	Unzerschnittene Großräume [1537]	Flächenverbrauch [1538] [1539]	Überschwemmungsgebiete [1540]	Wasserschutzgebiete [1541]	Verkehrsarme Räume [1542]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1543]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B464-G10-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	4,4 ha 1,8 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

	Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
	Städtebau	**Städtebau** [1544]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1545]	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte [1546]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1547]	Sanierung [1548]	Fläche/Erschließung [1549]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B464-G10-BW	27,0% +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [1550]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	4.130 *(Entlastung: 4.130; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	138 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	48 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 464 OU REUTLINGEN (B464-G10-BW)

1520) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1521) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1522) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1523) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1524) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1525) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1526) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1527) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1528) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1529) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1530) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1531) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1532) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1533) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1534) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1535) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1536) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1537) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1538) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1539) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1540) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1541) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1542) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1543) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1544) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1545) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1546) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1547) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1548) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1549) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1550) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION
Hauptprojekt B 465 OU Owen (B465-G10-BW)

			Bundesdurchschnitt Median[1551] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B 465 OU Owen B465-G10-BW Hauptprojekt [1552]
Projekt		Projekt 31		
		Länge	4,6 km	3,2 km
		Kosten	31,1 Mio. €	19,6 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	12.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (960 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Die Ortsdurchfahrt Owen im Zuge der B 465 ist mit einem DTV von ca. 17.400 Kfz/24h (SV-Anteil ca. 5 %, Stand 2010) hoch belastet. Mit der Ortsumfahrung wird die Ortsdurchfahrt entlastet. Der zweistreifige Neubau führt dort zu einer Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	93,924 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	16,283 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1553]	5,8

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [1554]	Instandhaltung [1555]	Verkehrssicherheit [1556]	Reisezeiten im PV [1557]	Transportzeiten im GV [1558]	Implizite Nutzen [1559]	LZE von Treibhausgasen [1560]	Lärm [1561]	Abgasbelastung [1562]	Trennwirkung [1563]	Zuverlässigkeit [1564]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B465-G10-BW	35,946 Mio. €	-0,656 Mio. €	-1,535 Mio. €	55,837 Mio. €	1,442 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,654 Mio. €	1,457 Mio. €	1,151 Mio. €	0,935 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	hoch Das Neubauprojekt umgeht den Ort Owen (Auen) sehr siedlungsnah im Westen. Dennoch werden ein Vogelschutzgebiet und ein LSG randlich durchfahren. Erhebliche Beeinträchtigungen sind wahrscheinlich. Das Projekt verläuft auf ganzer Länge durch das Biosphärenreservat "Schwäbische Alb" und durch einen Großsäugerlebensraum (BfN). Wegen der Beeinträchtigungen eines VSG, weiterer Schutzgebiete und eines Großsäugerlebensraums hat das Projekt ein hohes Konfliktpotenzial.
	Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit		

	Naturschutzvorrangflächen [1565]	Natura 2000-Gebiete [1566]	Unzerschnittene Kernräume [1567]	Unzerschnittene Großräume [1568]	Flächenverbrauch [1569] 1570]	Überschwemmungsgebiete [1571]	Wasserschutzgebiete [1572]	Verkehrsarme Räume [1573]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1574]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B465-G10-BW	8,3 ha hoch	0|1 hoch	0,0 ha gering	0,0|3,0|0|0 mittel	10,7 ha 3,3 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	16,9 ha mittel

Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	Städtebau [1575]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1576]	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte [1577]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1578]	Sanierung [1579]	Fläche/Erschließung [1580]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B465-G10-BW	57,0% ++	0,0%	71,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%

Bilanz Entlastung Einwohner [1581]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	522 *(Entlastung: 528; Belastung: 6)*
Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 465 OU OWEN (B465-G10-BW)

1551) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1552) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1553) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1554) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1555) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1556) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1557) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1558) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1559) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1560) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1561) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1562) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1563) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1564) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1565) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1566) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1567) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1568) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1569) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1570) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1571) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1572) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1573) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1574) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1575) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1576) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1577) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1578) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1579) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1580) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1581) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION
Hauptprojekt B 465 OU Ehingen (B465-G20-BW)

			Bundesdurchschnitt	B 465 OU Ehingen
Projekt	Projekt 8		Median[1582] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B465-G20-BW Hauptprojekt [1583]
	Länge		4,6 km	4,1 km
	Kosten		31,1 Mio. €	29,6 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030		11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	9.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (720 Kfz/Tag)
	Bauziel		Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes		Diverse	Starke Verkehrszunahme im Bereich südwestlich von Ehingen auf der B 465 durch die gewerbliche Entwicklung. Hoher Schwerlastanteil von 10 % bei einer Verkehrsbelastung von 10.800 Kfz/24h gemäß Straßenverkehrszählung 2010. Die relativ hohen Schwerlastanteile resultieren aus den im unmittelbaren regionalen Umfeld fehlenden Anschlüssen an das Netz der BAB (A8/A7). Die Versorgungsfunktion muss daher vom weiteren, klassifizierten Straßennetz übernommen werden. Vor dem Hintergrund der angestrebten strukturellen Entwicklungen und der allgemeinen Verkehrsentwicklung im Umfeld der Stadt Ehingen ist von einem weiteren Anstieg der Verkehrsmengen auszugehen. Mit der Ortsumgehung wird die Ortsdurchfahrt entlastet und dort Unfallrisiken und Umweltbelastungen gemindert.
	Dringlichkeit Bund		Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB). Das Projekt trägt zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes bei, wird aber zugunsten anderer Projekte zurückgestellt.
Nutzen, Bewertung Bund	Großräumige Bedeutung		**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	87,338 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	24,840 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1584]	3,5

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens	Betriebskosten [1585]	Instandhaltung [1586]	Verkehrssicherheit [1587]	Reisezeiten im PV [1588]	Transportzeiten im GV [1589]	Implizite Nutzen [1590]	LZE von Treibhausgasen [1591]	Lärm [1592]	Abgasbelastung [1593]	Trennwirkung [1594]	Zuverlässigkeit [1595]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B465-G20-BW	19,927 Mio. €	-1,165 Mio. €	7,098 Mio. €	52,060 Mio. €	1,531 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,781 Mio. €	8,840 Mio. €	-0,248 Mio. €	0,076 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Das Neubauprojekt der OU Ehingen liegt in einem landwirtschaftlich geprägtem Gebiet mit überwiegender Ackernutzung. Im südlichen Drittel des Trassenverlaufs wird die Donau mit ihrem Überschwemmungsgebiet gequert. Eine hohe Umweltbetroffenheit wird durch großräumige Durchfahrung des ÜSG hervorgerufen. Das Gewässer an sich, das als FFH-Gebiet ausgewiesen ist und eine nationale Lebensraumachse für Feuchtlebensräume darstellt, bleibt in seiner Durchgängigkeit aufgrund der Überspannung mittels einer Großbrücke erhalten. Dennoch können erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets durch die Lage innerhalb der Wirkzone nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbar an die Donauquerung schließt sich ein NSG an. Es findet keine Flächeninanspruchnahme statt, allerdings liegt das Gebiet innerhalb der Wirkzone des Projekts. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit	Naturschutzvorrangflächen [1596]	Natura 2000-Gebiete [1597]	Unzerschnittene Kernräume [1598]	Unzerschnittene Großräume [1599]	Flächenverbrauch [1600] [1601]	Überschwemmungsgebiete [1602]	Wasserschutzgebiete [1603]	Verkehrsarme Räume [1604]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1605]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B465-G20-BW	0,5 ha mittel	1|0 mittel	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	13,5 ha 3,3 ha/km	1,2 km hoch	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	Städtebau [1606]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1607]	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte [1608]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1609]	Sanierung [1610]	Fläche/Erschließung [1611]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B465-G20-BW	40,0% +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Bilanz Entlastung Einwohner [1612]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	3.244 *(Entlastung: 3.244; Belastung: 0)*
Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 465 OU EHINGEN (B465-G20-BW)

1582) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1583) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1584) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1585) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1586) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1587) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1588) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1589) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1590) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1591) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1592) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1593) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1594) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1595) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1596) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1597) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1598) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1599) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1600) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1601) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1602) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1603) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1604) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1605) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1606) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1607) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1608) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1609) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1610) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1611) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1612) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 465 OU Ingerkingen (B465-G30-BW)

		Bundesdurchschnitt	B 465 OU Ingerkingen
Projekt	Projekt 7	Median[1613] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B465-G30-BW Hauptprojekt [1614]
Projekt	Länge	4,6 km	3,4 km
Projekt	Kosten	31,1 Mio. €	16,8 Mio. €
Projekt	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	7.000 Kfz/Tag 12% Schwerverkehr (840 Kfz/Tag)
Projekt	Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
Projekt	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Das Projekt wurde nicht vom Land an den Bund gemeldet. Der Bund hat im Zuge der Projektbewertung nachträglich um die Bereitstellung der Anmeldedaten gebeten und das Projekt eigenständig aufgenommen.
Projekt	Dringlichkeit Bund	Diverse	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund	Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
Nutzen, Bewertung Bund	Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	23,107 Mio. €
Nutzen, Bewertung Bund	Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	14,202 Mio. €
Nutzen, Bewertung Bund	Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1615]	1,6

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [1616]	Instandhaltung [1617]	Verkehrssicherheit [1618]	Reisezeiten im PV [1619]	Transportzeiten im GV [1620]	Implizite Nutzen [1621]	LZE von Treibhausgasen [1622]	Lärm [1623]	Abgasbelastung [1624]	Trennwirkung [1625]	Zuverlässigkeit [1626]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B465-G30-BW	3,297 Mio. €	-0,821 Mio. €	2,655 Mio. €	14,489 Mio. €	0,884 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,520 Mio. €	3,835 Mio. €	-0,671 Mio. €	-0,040 Mio. €	0,000 Mio. €

Nutzen, Bewertung Bund	Umwelt – Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Die Neubautrasse als OU um Ingerkingen verläuft hauptsächlich über Ackerflächen und kleinflächig über Grünland und Sonderkulturflächen. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.

Umwelt – Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [1627]	Natura 2000-Gebiete [1628]	Unzerschnittene Kernräume [1629]	Unzerschnittene Großräume [1630]	Flächenverbrauch [1631] [1632]	Überschwemmungsgebiete [1633]	Wasserschutzgebiete [1634]	Verkehrsarme Räume [1635]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1636]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B465-G30-BW	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	10,3 ha 3,0 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Nutzen, Bewertung Bund	Raumordnung – Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Nutzen, Bewertung Bund	Städtebau [1637]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1638]	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 5 von 10 Punkte [1639]

Städtebau

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1640]	Sanierung [1641]	Fläche/Erschließung [1642]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B465-G30-BW	100,0% ++++	29,0% +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Nutzen, Bewertung Bund	Bilanz Entlastung Einwohner [1643]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	1.277 *(Entlastung: 1.471; Belastung: 194)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 465 OU INGERKINGEN (B465-G30-BW)

1613) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1614) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1615) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1616) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1617) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1618) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1619) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1620) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1621) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1622) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1623) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1624) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1625) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1626) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1627) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1628) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1629) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1630) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1631) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1632) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1633) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1634) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1635) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1636) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1637) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1638) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1639) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1640) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1641) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1642) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1643) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 465 OU Warthausen (B465-G40-BW)

Projekt	Projekt 32	**Bundesdurchschnitt** Median[1644] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	**B 465 OU Warthausen** B465-G40-BW Hauptprojekt [1645]
	Länge	4,6 km	1,8 km
	Kosten	31,1 Mio. €	13,6 Mio. €
	Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	13.000 Kfz/Tag 6% Schwerverkehr (780 Kfz/Tag)
	Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
	Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	
	Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	**Großräumige Bedeutung**	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Nein
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung – **Gesamtwirtschaftlicher Nutzen**	76,563 Mio. €	56,217 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung – **Investitionskosten, Barwert**	20,848 Mio. €	11,427 Mio. €
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung – **Nutzen-Kosten-Verhältnis**	3,9 [1646]	4,9

Gesamtwirtschaftliche Bewertung – Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [1647]	Instandhaltung [1648]	Verkehrssicherheit [1649]	Reisezeiten im PV [1650]	Transportzeiten im GV [1651]	Implizite Nutzen [1652]	LZE von Treibhausgasen [1653]	Lärm [1654]	Abgasbelastung [1655]	Trennwirkung [1656]	Zuverlässigkeit [1657]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B465-G40-BW	13,008 Mio. €	-0,329 Mio. €	12,506 Mio. €	27,761 Mio. €	0,945 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,327 Mio. €	4,005 Mio. €	-0,396 Mio. €	-0,956 Mio. €	0,000 Mio. €

Umwelt	**Umweltbetroffenheit**	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	mittel Die Neubautrasse verläuft als OU nordöstlich von Warthausen und schließt von der B465 auf die L267 über Ackerland, Grünland und dem ÜSG der Riß. Im nördlichen Wirkraum der Trasse liegt ein FFH-Gebiet. Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden. Die Trasse zerschneidet fast auf der gesamten Länge (ca. 400m) ein Überschwemmungsgebiet der Riß. Ein Retentionsausgleich muss in weiterer Planung berücksichtigt werden. Ein Großsäugerlebensraum (BfN) liegt westlich der B465.

Umwelt – Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [1658]	Natura 2000-Gebiete [1659]	Unzerschnittene Kernräume [1660]	Unzerschnittene Großräume [1661]	Flächenverbrauch [1662] [1663]	Überschwemmungsgebiete [1664]	Wasserschutzgebiete [1665]	Verkehrsarme Räume [1666]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1667]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B465-G40-BW	0,5 ha mittel	1|0 mittel	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	5,3 ha 2,9 ha/km	0,4 km hoch	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Raumordnung	**Raumwirksamkeit**	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	**Städtebau** [1668]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1669]	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 2 von 10 Punkte [1670]

Städtebau – positive und negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte

	positive Wirkungen: auf den Straßenraum [1671]	positive Wirkungen: Sanierung [1672]	positive Wirkungen: Fläche/Erschließung [1673]	negative Wirkungen: auf den Straßenraum	negative Wirkungen: Sanierung	negative Wirkungen: Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B465-G40-BW	47,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [1674]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	1.044 *(Entlastung: 1.044; Belastung: 0)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 465 OU WARTHAUSEN (B465-G40-BW)

1644) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1645) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1646) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1647) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1648) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1649) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1650) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1651) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1652) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1653) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1654) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1655) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1656) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1657) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1658) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1659) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1660) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1661) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1662) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1663) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1664) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1665) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1666) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1667) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1668) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1669) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1670) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1671) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1672) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1673) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1674) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

STECKBRIEF - PROJEKTE IN DER REGION

Hauptprojekt B 467 Querspange Tettnang (B467-G10-BW)

			Bundesdurchschnitt	B 467 Querspange Tettnang
Projekt		Projekt 33	Median[1675] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	B467-G10-BW Hauptprojekt [1676]
		Länge	4,6 km	2,4 km
		Kosten	31,1 Mio. €	9,1 Mio. €
		Verkehr im Planfall 2030	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	16.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (1.280 Kfz/Tag)
		Bauziel	Diverse	2-streifiger Neubau
		Notwendigkeit aus Sicht des Landes	Diverse	Derzeit werden die Verkehre zwischen B30(alt) im Westen und B467 im Osten über die L333 abgewickelt. Die L333 weist mehrere Ortsdurchfahrten (Sibratshaus / Walchesreute / Pfingstweid) mit Sondernutzungen (Behinderteneinrichtungen) auf. Die Verkehrsbelastung liegt im Prognosejahr 2025 bei rund 14.000 Kfz/24h und wird bei Realisierung der B30 neu Ravensburg / Friedrichshafen in Form der sog. Westtrasse - bedingt durch die Zubringerfunktion - aller Voraussicht nach zunehmen. Für den Fall der Verlagerung der Verkehrsbeziehungen aus den bestehenden ODen heraus nach Norden wird für diesen Neubaustreckenzug - bei Realisierung der B30 neu / Westtrasse / Endzustand - eine Verkehrsbelastung von 18.000 Kfz/24h prognostiziert, in den ODen verbleiben Belastungen von rund 5.000 Kfz/24h. Die Verlagerung der Verkehre aus den OD im Zuge der L333 heraus auf eine B467 neu / Querspange Tettnang ist Bestandteil eines zwischen dem Land BW und BMVBS abgestimmten Umstufungskonzeptes und dient der Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung im Bereich des Mittleren Schussentales mit Zubringerfunktion zur B30 neu/Westtrasse und der Entlastung der betroffenen ODen. Die Querspange Tettnang als zusätzliches Projekt ist nur bei einer Westumfahrung erforderlich, bei einer Ostumfahrung ist die Querspange Tettnang in einem 4streifigen Ausbauzustand bereits Bestandteil Teil des Gesamtprojektes.
		Dringlichkeit Bund	Diverse	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund		Großräumige Bedeutung	**Ja:** 58,7% | **Nein:** 41,3%	Ja
	Gesamtwirtschaftliche Bewertung	Gesamtwirtschaftlicher Nutzen	76,563 Mio. €	443,880 Mio. €
		Investitionskosten, Barwert	20,848 Mio. €	7,597 Mio. €
		Nutzen-Kosten-Verhältnis	3,9 [1677]	>10

Zusammensetzung des Gesamtwirtschaftlichen Nutzens

	Betriebskosten [1678]	Instandhaltung [1679]	Verkehrssicherheit [1680]	Reisezeiten im PV [1681]	Transportzeiten im GV [1682]	Implizite Nutzen [1683]	LZE von Treibhausgasen [1684]	Lärm [1685]	Abgasbelastung [1686]	Trennwirkung [1687]	Zuverlässigkeit [1688]
Nutzen im Bundesdurchschnitt	21,469 Mio. €	-1,123 Mio. €	6,818 Mio. €	36,102 Mio. €	1,385 Mio. €	0,000 Mio. €	-1,041 Mio. €	1,190 Mio. €	-0,036 Mio. €	0,047 Mio. €	0,000 Mio. €
Nutzen Projekt B467-G10-BW	143,557 Mio. €	-0,689 Mio. €	-22,267 Mio. €	248,530 Mio. €	5,019 Mio. €	0,000 Mio. €	-0,372 Mio. €	11,505 Mio. €	2,133 Mio. €	1,026 Mio. €	55,442 Mio. €

Umwelt	Umweltbetroffenheit	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	gering Mit dem Neubau der Querspange Tettnang werden insbesondere Flächen mit Sonderkultur- und vereinzelter Grünland-/Ackerbaunutzung gequert. Die Trassenführung verläuft z.T. in Bündelung mit einer Stromtrasse. Im Bereich des Bauende wird ein als FFH-Gebiet ausgewiesener Gewässerlauf gequert. Ein weiterer Arm des Gewässernetzes befindet sich innerhalb der Wirkzone. Nach Angaben des Landes können Beeinträchtigungen durch eine entsprechende Ausgestaltung des Gewässerdurchlasses weitestgehend gemindert werden, relevante Bestände an FFH-Lebensraumtypen oder Arten wurden nicht erfasst. Beeinträchtigungen der Gewässerläufe durch indirekte Wirkungen können nicht ausgeschlossen werden. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.

Zusammensetzung der Umweltbetroffenheit

	Naturschutzvorrangflächen [1689]	Natura 2000-Gebiete [1690]	Unzerschnittene Kernräume [1691]	Unzerschnittene Großräume [1692]	Flächenverbrauch [1693] [1694]	Überschwemmungsgebiete [1695]	Wasserschutzgebiete [1696]	Verkehrsarme Räume [1697]	(Kultur-) Landschaftsschutz [1698]
Bundesdurchschnitt	0,0 ha gering	0|0 gering	0,0 ha gering	0,0|0,6|0|0 mittel	10,4 ha 2,9 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	2,6 ha mittel
Projekt B467-G10-BW	0,5 ha mittel	1|0 mittel	0,0 ha gering	0,0|0,0|0|0 gering	8,2 ha 3,4 ha/km	0,0 km gering	0,0 km gering	0,0 ha gering	0,0 ha gering

Raumordnung	Raumwirksamkeit	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	nicht bewertungsrelevant
Städtebau	Städtebau [1699]	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [1700]	unbedeutend Es sind geringe Wirkungen bei geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte [1701]

	positive Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte			negative Wirkungen der städtebaulich wirksamen Projekte		
	auf den Straßenraum [1702]	Sanierung [1703]	Fläche/Erschließung [1704]	auf den Straßenraum	Sanierung	Fläche/Erschließung
Bundesdurchschnitt	56,0% ++	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Projekt B467-G10-BW	17,0% +	0,0%	0,0%	30,0% -	0,0%	0,0%

	Bilanz Entlastung Einwohner [1705]	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	2.235 *(Entlastung: 2.729; Belastung: 494)*
	Voraussichtliche Planungsdauer	114 Monate	114 Monate
	Voraussichtliche Bauzeit	30 Monate	24 Monate

Bedarfsplan 2016

ERLÄUTERUNGEN ZU PROJEKT B 467 QUERSPANGE TETTNANG (B467-G10-BW)

1675) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten.

1676) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte.

1677) Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten.

1678) Nutzen aus der Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr. Beinhaltet Veränderungen der Fahrzeugvorhaltekosten, Betriebsführungskosten (Personal) und Betriebsführungskosten (Betrieb)

1679) Nutzen aus der Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege

1680) Nutzen aus der Veränderung der Verkehrssicherheit

1681) Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr inklusive Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 Minute

1682) Nutzen aus der Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr

1683) Nutzen aus der Veränderung der impliziten Nutzen. Implizite Nutzen entstehen aus einem zusätzlichen Mobilitätsgewinn.

1684) Nutzen aus der Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur

1685) Nutzen aus der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts (in der Regel positiv) und außerorts (in der Regel negativ). Dargestellt ist die Nutzensumme aus beiden Werten.

1686) Nutzen aus der Veränderung der Abgasbelastungen. Nach der angewandten Methodik sind diese Werte in der Regel negativ. So unterstellt die Methodik bei vier- und mehrstreifigen Projekten eine Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h, was in der Regel zu negativen Werten führt. Schon eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 120 km/h führt dagegen zu einer merklichen Verbesserung. Bei Ortsumfahrungen ist anzumerken: Ein negativer Nutzen bedeutet nicht automatisch eine höhere Schadstoffkonzentration außerorts. Abgase sammeln sich in der Regel innerorts aufgrund der Bebauung an, während sie sich außerorts schnell mit umfließenden Luftmassen verdünnen. Beinhaltet: Stickoxid-Emissionen (NOx), Kohlenmonoxid-Emissionen (CO), Kohlendioxid-Emissionen (CO_2), Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC), Feinstaub-Emissionen (PM) und Schwefeldioxid-Emissionen (SO_2). Dargestellt ist die Nutzensumme aus allen Werten.

1687) Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen.

1688) Veränderung der Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr. Gibt die Nutzensumme an, die aus planbareren Reisezeiten entsteht.

1689) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung. Einbezogen sind Flächen, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1690) Umweltbetroffenheit: Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten. Beinhaltet "erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen" (linke Zahl) und "erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich" (rechte Zahl). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1691) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250). Einbezogen sind alle Kernräume, die im Wirkbereich eines Projektes liegen. Bei größeren Projekten ist dies ein Korridor 500 Meter links und rechts der Anmeldetrasse. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1692) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke). Darstellung der Untersuchungsergebnisse: 1a)|1b)|1c)|2). Beinhaltet: 1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume), 1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500), 1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren, 2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerke. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1693) Umweltbetroffenheit: Flächeninanspruchnahme. Fläche, die voraussichtlich bei der Umsetzung der Anmeldevariante benötigt wird. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1694) Bei Bundesdurchschnitt: Flächenverbrauch zum Bautyp. Median über bundesweit alle Projekte des selben Bautyps. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1695) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten. Maßgeblich sind bedeutende Gebiete. Kleinere Gebiete, in denen die Risiken nach aktuellem Stand technisch beherrschbar sind, bleiben unberücksichtigt. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1696) Umweltbetroffenheit: Durchfahrung von Wasserschutzgebieten. Maßgeblich sind Gebiete der Zonen 1 und 2. In Wasserschutzgebieten der Zone 3 sind auftretende Gefahren für das Grundwasser nach aktuellem Stand technisch beherrschbar. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1697) Umweltbetroffenheit: Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR). Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1698) Umweltbetroffenheit: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes. Bezogen auf die Anmeldevariante. Mit der Anmeldevariante erfolgt jedoch keine Festlegung auf die zu bauende Trasse. Dies geschieht erst in der nachfolgenden Projektplanung.

1699) In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten".

1700) Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte.

1701) In der Theorie sind maximal 12 Punkte möglich. In der Praxis erreichte kein Projekt 12 Punkte. Die höchste erreichte Punktzahl liegt bei 10.

1702) Straßenraumeffekte. Umgestaltungspotential des Straßenraumes innerhalb der Ortsdurchfahrt nach Realisierung des Projektes. Im Zusammenhang mit Verkehrsverlagerungen entstehen in der Regel Entlastungen auf der ehemaligen Ortsdurchfahrt, die Spielräume für ihre Umgestaltung oder ihren Rückbau schaffen. Unverträgliche städtebauliche Situationen können dadurch gemildert oder sogar beseitigt werden.

1703) Sanierungs- und Erneuerungseffekte. Mögliche Wertveränderungen anliegender Grundstücke von innerörtlichen Straßen, die durch verkehrliche Verlagerungen bei Realisierung eines Projektes ausgelöst werden können. Die Bewertung geht davon aus, dass ein Straßenzug, dessen Randbebauung durch lang anhaltende, höhere Verkehrsstärken beeinträchtigt ist, bei einer Reduzierung des Verkehrs in seiner gesamten Struktur aufgewertet werden kann. Dadurch können insbesondere verkehrsinduzierter Sanierungsrückstau und sogar Wohnungsleerstand vermieden oder zurückgedrängt werden. Als Sanierungs- und Erneuerungseffekte werden daher nicht nur Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes, sondern auch der Wohn- und Arbeitsverhältnisse angesehen.

1704) Flächen- und Erschließungseffekte. Folgen des Projekts, bei denen sich verkehrliche Veränderungen auf die Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld dieser Projekte auswirken. Durch Entlastungen können betroffene Ortslagen aufgrund neuer oder veränderter Anschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne erhalten, z. B. wegen besserer Erreichbarkeiten durch weniger Staus. Diese Gewinne können dazu beitragen, dass sich die benachbarten Gebiete besser entwickeln oder bisher schlecht angenommene Wohn- oder Gewerbeflächen wegen besserer Erreichbarkeiten stärker nachgefragt werden.

1705) Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

Impressum

Herausgeber
"Initiative B 30"
Franz Fischer
Alter Bühlweg 8
88339 Bad Waldsee
Deutschland

info@b30neu.de
www.b30neu.de

Redaktionsleitung
Franz Fischer, presserechtlich verantwortlich.

Redaktion
Franz Fischer (ff)

Redaktionsschluss
Jeweils 14 Tage vor Erscheinen.
Letzte Änderung an dieser Ausgabe:
31.12.2016 15:17

Anzeigenannahme
Franz Fischer
Tel. (01 51) 57 76 23 02
info@b30neu.de

Druck
"B30 Insider" wird bei wichtigen Themen von großem Interesse und wirtschaftlicher Vertretbarkeit oder per Sponsoring gedruckt. Die Auflage richtet sich nach dem Bedarf und beträgt in der Regel zwischen 500 bis 1000 Exemplare.

Erscheinen
"B 30 Insider" erscheint dreimal jährlich.

Quellen

Lesen Sie B 30 Insider online:
www.b30neu.de/insider