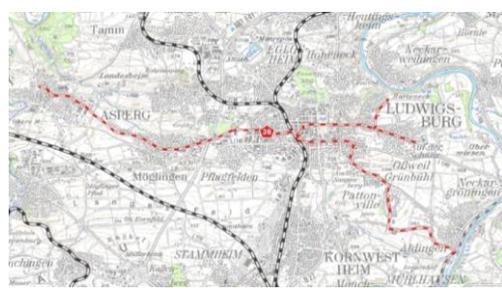
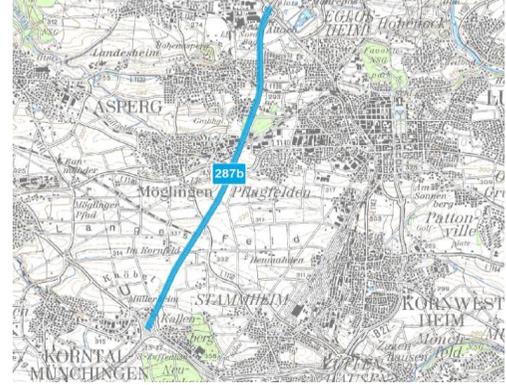
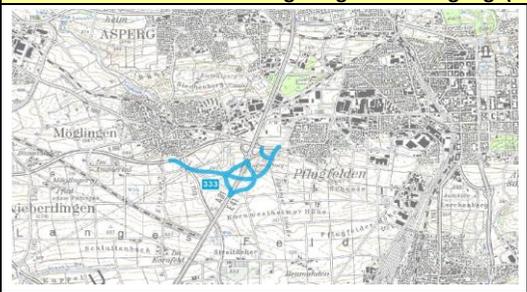


Maßnahme	Bewertung/ Einstufung	Begründung/ Argumente aus Sicht der Region	Einschätzung der Stadt
M 84: S-Bahnhalt Kornwestheim-Wüstenrot (Anhang 4, Seite 67)			
	<p>Trassenfreihaltung</p> <p>Wirtschaftlichkeit sollte geprüft u. notwendige Flächen freigehalten werden</p>	<p>Vorteile: hohe verkehrliche Wirksamkeit durch großes Nachfragepotenzial u. nennenswerte Reisezeiteinsparungen</p> <p>Nachteile: ggf. hohe Investitionskosten, da baulich sehr aufwändig negative Betroffenheit durchfahrender Fahrgäste auf S 4 u. S 5 aufgrund Fahrzeitverlängerungen</p>	<p>Um Einstufung auf "Höchste Dringlichkeit" als Regionalhalt wird gebeten.</p> <p>Trassenfreihaltung gemäß "Kombi-Konzept" (Reaktivierung Schiene Markgröningen und Schnellbus) der Stadt LB neu aufnehmen. Die Trasse liegt im Bereich zwischen den DB-Strecken 4826, 4820 und 4800 auf Höhe W&W. Dieser Halt wird als Regionalhalt in Verlängerung der Achse Markgröningen - Ludwigsburg als Ausgangspunkt von Regional-tangenten nach Leonberg und Esslingen gesehen.</p>
M 85: S-Bahnhalt LB-Nord/Tammerfeld (Anhang 4, Seite 69)			
	<p>Trassenfreihaltung</p>	<p>Vorteil: hohe verkehrl. Wirksamkeit (Anzahl Ein-/Aussteiger)</p> <p>Nachteile: Verdoppelung d. Anzahl durchfahrender Fahrgäste gegenüber hohen Investitionskosten mittlere bis hohe Betroffenheit an Schutzgütern</p>	<p>Einstufung wird zugestimmt</p> <p>Zusätzliche Halte bewirken eine Verlangsamung des S-Bahn-Systems, was die Attraktivität gefährdet.</p>
M 36: Stadtbahn Ludwigsburg: Markgröningen-LB-Pattonville-Remseck-Aldingen (Anhang 4, Seite 155)			
	<p>höchste Dringlichkeit</p>	<p>Vorteile: hohe verkehrliche Wirksamkeit Förderwürdigkeit für verschiedene Fahrzeug-, Netz- u. Betriebsvarianten wurde nachgewiesen,</p> <p>Nachteil: mittlere bis hohe Betroffenheit von Schutzgütern</p>	<p>Einschätzung wird im Prinzip zugestimmt</p> <p>Details u. Alternativen werden derzeit von der Stadt LB eingehend geprüft. Höchste Dringlichkeit hat die Modernisierung der Schienenstrecke Markgröningen - Ludwigsburg. Die Führung durch die Weststadt ist nicht wirtschaftlich. Durch die Doppelstrategie von Landkreis und Stadt LB wird eine schrittweise Vorlaufbetrieb-Realisierung zusätzlich mit neuen Regionalverbindungen per Bahn und mit BRT präferiert. Wir bitten um Anpassung.</p>

Maßnahme	Bewertung/ Einstufung	Begründung/ Argumente aus Sicht der Region	Einschätzung der Stadt
M 54: Stadtbahn Ast Ludwigsburg-Oßweil-Remseck-Neckarrems-Waiblingen (Anhang 4, Seite 157)			
	<p>hohe Dringlichkeit</p> <p>Trasse (Neubauvorschlag) sollte freigehalten und weiter untersucht werden</p>	<p>Vorteile verkehrliche Wirksamkeit von M 54 wird durch Ast nach Waiblingen nochmals erheblich gesteigert nennensw. Reisezeitverkürzungen erschließen gr. Nachfragepotenzial</p> <p>Nachteil: sehr hohe Betroffenheit von Schutzgütern (Flächeninanspruchnahme)</p>	<p>Einschätzung wird im Prinzip zugestimmt</p> <p>Alternativen sind zu gegebener Zeit zu prüfen. Die Förderfähigkeit kann eingeschränkt sein: Die Wirtschaftlichkeit ist laut standardisierter Bewertung nicht gegeben. Wir schlagen vor, dass eine vorzeitige Einführung und Planung z. B. als Vorlaufbetrieb mit BRT und eigener Trasse möglich bleibt.</p>
M 91: Stadtbahnverlängerung Stammheim - Konwestheim-West - Ludwigsburg (Anhang 4, Seite 161)			
	<p>Trassenfreihaltung</p> <p>entfaltet volles Potential erst mit weiterer Verdichtung</p>	<p>Vorteile: zusätzliche Fahrgastpotenziale aus Gewerbegebieten Kornwestheims und aus dem Berufsschulzentrum im Süden von Ludwigsburgs werden erschlossen, mittlere bis hohe verkehrliche Wirkungen,</p> <p>Nachteil: große Flächenbedarf und eine hohe Betriebsleistung erforderlich</p>	<p>Einstufung wird im Prinzip zugestimmt</p> <p>Potential wird nur bedingt in dieser Achse gesehen. Stattdessen wird Alternative gemäß Kombi-Konzept der Stadt Ludwigsburg als vorzugswürdiger gesehen: Führung von Zügen via Rangierbahnhof Kornwestheim nach Korntal mit neuem Halt an der Güterstrecke am Salzweghalt der Stadtbahn-Haltestelle Wimpfener Straße.</p>
M 96: Stadtbahn Ast Möglingen - Schwieberdingen (Anhang 4, Seite 159)			
	<p>Trassenfreihaltung</p> <p>mögl. spätere Option zur Erweiterung eines Stadtbahnsystems i. Raum LB (M 36) mögl. Anbindung eines Arbeitsplatzschwerpunktes</p>	<p>Vorteile: mittlere verkehrl. Wirksamkeit u. insges. hoher Nutzen Anbindung d. Wohn- u. Gewerbegebiete südl. u. nördl. der B 10 an die Stadtbahn</p>	<p>Einstufung wird teilweise zugestimmt</p> <p>derzeit nach Wirtschaftlichkeitsberechnungen ausgeschlossen. Höheres Potential mit überregionaler Einbindung in Eisenbahnnetz denkbar. Sollte eher in Betracht gezogen werden. Alternativ ist ein IRE-Halt an der Schnellfahrstrecke als Trasse mit frei zu halten.</p>

Maßnahme	Bewertung/ Einstufung	Begründung/ Argumente aus Sicht der Region	Einschätzung der Stadt
M 287a: Ausbau A 81 Pleidelsheim - LB Nord (Anhang 4, Seite 179)			
	<p>höchste Dringlichkeit</p> <p>8streifige Ausbau im akt. BVWP als weiterer Bedarf mit Planungsrecht ausgewiesen</p>	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> verkehrlich hoch wirksam Erhöhung der Verkehrssicherheit Stärkung der Bündelfunktion A 81 Reduktion von Straßenverkehrslärm in umlieg. Ortsdurchfahrten Beseitigung eines Engpasses (A 81) Gesamtausbau ermöglicht Reisezeitgewinne Straßennetz höchster Verbindungsstufe 	<p>Einstufung wird zugestimmt</p> <p>Lärmschutz dringend erforderlich</p>
M 287b: Ausbau A 81 LB Nord - Zuffenhausen (Anhang 4, Seite 181)			
	<p>höchste Dringlichkeit</p> <p>8streifige Ausbau im akt. BVWP als weit. Bedarf m. Planungsrecht ausgewiesen</p>	<p>siehe Bewertung M 287 a</p>	<p>Einstufung wird zugestimmt</p> <p>Lärmschutz dringend erforderlich Voraussetzung für mögliche Teilspernung der B 27 für Lkw-Durchgangsverkehr</p>
M 219: A 81 Temporäre Seitenstreifenfreigabe AS LB-Nord - AS Stuttgart-Zuffenhausen (Anhang 4, Seite 183)			
	<p>höchste Dringlichkeit</p> <p>erste vorbereitet. Arbeiten bereits erfolgt erste Vorstufe für M 287</p>	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> hohe verkehrliche Wirkungen bessere Verkehrsabwicklung in Hauptverkehrszeiten Beiträge zur Beseitigung von Engpässen geringe Flächeninanspruchnahme relativ niedrige Investitionskosten Reisezeitenverbesserung auf Streckenabschnitt m. höchster Verbindungsfunktion 	<p>Einstufung wird zugestimmt</p>

Maßnahme	Bewertung/ Einstufung	Begründung/ Argumente aus Sicht der Region	Einschätzung der Stadt
M 318: Entlastung Eglosheim H4 - B4 (autobahnparallele Hirschbergstrasse zw. AS LB-Süd u. -Nord sowie bahnp paralleler Verbindungsstraße B 27-Hirschbergstrasse (Anhang 4, Seite 231))			
	<p>nicht weiterverfolgen</p>	<p>Aufgrund von Vorteilen der M 337 (Untertunnelung B27) soll diese Variante zur Entlastung der Ortsdurchfahrt LB -Eglosheim nicht weiter verfolgt werden.</p>	<p>Einstufung wird zugestimmt</p>
M 337: B 27 Tunnel LB-Eglosheim (Anhang 4, Seite 233)			
	<p>hohe Dringlichkeit mit Vorbehalt (Tunnelvariante vorbehaltlich weiterer Planungsergebnisse hinsichtlich der Variantenabwägung) städtebaul. Fragen und Detailspekte können i. Rahmen der RVP-Fortschreibung nicht eingehend beleuchtet werden</p>	<p>Vorteile gegenüber M 318 (-> "H4B4") im Hinblick auf: verkehrliche Wirksamkeit Betroffenheit von Schutzgütern Vermeidung v. CO2, Schadstoffen u. Lärm Erhöhung Verkehrssicherheit Beseitigung von Engpässen in volkswirtschaftl. Bewertung wird trotz höherer Investitionen besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt</p>	<p>Einstufung kann zugestimmt werden mit folgendem Vorbehalt: Ortsdurchfahrt wird entlastet, Verkehrsdruck auf die B 27 wird sich jedoch gesamtstädtisch erhöhen Lärmschutz Eglosheim positiv, Abgasbelastung ggf. an Tunnelenden erhöht</p>
M 338: Nord-Ost-Ring Stuttgart (3-streifig) - B 29 Verbindung Waiblingen/Fellbach - Ludwigsburg/Kornwestheim (Anhang 4, Seite 243)			
	<p>höchste Dringlichkeit neuer Neckarübergang bei Remseck-Aldingen (M 321) könnte erster Schritt einer durchgehenden Verbindung sein</p>	<p>i.R. des RVP drei- und vierstreifige Variante untersucht: Bedarf mehrfach nachgewiesen erhebliche ökologische Folgen sehr hohe verkehrliche Wirkungen mit einer starken Entlastung des nordöstlichen Kernraums umfangreiche Entlastungen von Ortsdurchfahrten erhebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit große Reduktionen bei Lärm und Schadstoffen Verbesserung der Erreichbarkeiten Beseitigung von Engpässen</p>	<p>Einstufung entspricht der politischen Beschlusslage in Ludwigsburg erhöhter Verkehrsdruck auf die B 27 erfordert ergänzende Maßnahmen</p>

Maßnahme	Bewertung/ Einstufung	Begründung/ Argumente aus Sicht der Region	Einschätzung der Stadt
M 317: A 81 Ausbau AS Ludwigsburg Süd an heutiger Stelle (Anhang 4, Seite 185)			
	Trassenfreihaltung	<p>niedrige verkehrliche Wirkungen im Hinblick auf Ent- bzw. Mehrbelastungen entlang angebaute Straßen</p> <p>Ausbaubedarf nur, wenn ggf. weitere Straßen in der Nähe der AS an die L 1140 angebunden würden</p>	<p>Maßnahme widerspricht den Planungen zur Westrandstraße, die in Abstimmung mit dem RP erfolgt ist und sollte deshalb nicht weiter verfolgt werden</p>
M 333: A 81 Ausbau AS Ludwigsburg Süd: Verlegung (Anhang 4, Seite 187)			
	<p>nicht weiter verfolgen (wegen Nachteilen gegenüber M 317)</p>	<p>Im Vergleich hat der AS-Ausbau an heutiger Stelle (M317) gegenüber der Verlegung Vorteile im Hinblick auf die Kriterien: Zerschneidungswirkungen, Flächeninanspruchnahme, Freiraumbelange, Ökologie und Kosten,</p>	<p>Einstufung wird nicht gefolgt: Empfehlung der Stadt Ludwigsburg: Trassenfreihaltung</p> <p>Die Verlegung nach Süden verkürzt die Wege zum möglichen Nord-Ost-Ring Richtung Kornwestheim</p>
M 283: Ortsnahe Brücke Remseck L1140/ L1142 (400 m südwestl. d. besteh. Querung) (Anhang 4, Seite 317)			
	<p>wichtiges lokales Projekt</p> <p>(Städtebauprojekt einer Neuen Mitte in Remseck; Sperrung der Bestandsbrücke für Pkw und Lkw)</p>	<p>mittlere verkehrliche Wirksamkeit mittlere Betroffenheit von Schutzgütern Wirkungen lokal sehr begrenzt</p>	<p>Einstufung wird zugestimmt verkehrliche Folgen für LB-Oststadt sind zu beachten gleichzeitig Potenzial für "Kombikonzert" (Busbeschleunigung)</p>

Maßnahme	Bewertung/ Einstufung	Begründung/ Argumente aus Sicht der Region	Einschätzung der Stadt
M 321: L 1197 Neckarquerung südlich Remseck-Aldingen (Anhang 4, Seite 347)			
	<p>höchste Dringlichkeit</p> <p>mögl. erster Bauabschnitt einer durchgehenden Tangentialverbindung Waiblingen/Fellbach - LB/ Kornwestheim (M 338)</p>	<p>bereits als eigenständige Maßnahme sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit</p> <p>Entlastung bestehender Neckarbrücke (L1140) in Remseck</p> <p>Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nordosten Stuttgarts nur geringe Reisezeiteinsparungen</p>	<p>Einstufung kann nur unter Vorbehalt zugestimmt werden:</p> <p>Brücke ohne Nord-Ost-Ring führt zu erheblichen Mehrbelastungen in der Stadt LB</p>
M 311: K 1667 Tunnel Remseck-Hochberg (Anhang 4, Seite 397)			
	<p>wichtiges lokales Projekt (Entlastung Ortsdurchfahrt)</p> <p>K 1667 weist keine Funktion für regional-bedeuts. Verkehre auf</p>	<p>geringe verkehrliche Wirksamkeit im regionalen Vergleich</p> <p>mittlere Betroffenheit von Schutzgütern</p>	<p>Einstufung wird zugestimmt</p> <p>leichte Entlastungswirkungen für Poppenweiler</p>