



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

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

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

	<p>nelführung vor allem das Quellschutzgebiet Stuttgart.</p> <p>Die Maßnahme quert die LSG "Weinberg- und Obsthänge rings um die Wangener Höhe" und "Waldgebiet auf der Südostseite der Innenstadt".</p> <p>Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit, eine starke Entlastung des Kernraums, die Reduktion von CO<sub>2</sub>, Schadstoffen und Lärm sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber. Zudem leistet die Maßnahme einen sehr hohen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und weist Fernverkehrsrelevanz auf.</p>
--	--

### Raumordnung

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

### Weitere Grundlagen (zur Information)

Investitionskosten	400 Mio. €
--------------------	------------

### Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit

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