

Wir können alles.
Außer Straßen bauen.



Baden-Württemberg

Die Probleme
Neue Lösungsansätze

Die Informationen in dieser Broschüre werden ohne Rücksicht auf einen eventuellen Patentschutz veröffentlicht.

Diese Broschüre liegt ausschließlich in deutscher Sprache vor.

Bei der Zusammenstellung von Texten und Abbildungen wurde mit Sorgfalt vorgegangen. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden. Verlag, Herausgeber und Autor können für fehlerhafte und veraltete Angaben und deren Folgen weder eine juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung übernehmen.

Für Verbesserungsvorschläge und Hinweise auf Fehler sind Verlag, Herausgeber und Autor dankbar.

Sie sind berechtigt von dieser Broschüre so viele Kopien zu erstellen, wie sie möchten, wenn diese unentgeltlich weitergegeben werden. Sie sind nicht berechtigt, auch nur auszugsweise, Inhalte dieser Broschüre als eigene Arbeit auszugeben. Es wird lediglich gestattet Auszüge unter Angabe der Quelle zu verwenden. Abweichungen von diesen Regeln bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlags, Herausgebers oder Autors.

1. Ausgabe
18. April 2009

© 2009 by Franz Fischer, Alter Bühlweg 8, 88339 Bad Waldsee, Deutschland

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Geschichte, Situation, Ausblick	7
Kurzbegründung	11
Kurzfassung der Methodik	17
Ablauf der Bewertung	18
Abkürzungen	21
Probleme	25
Autobahnnetz	27
Details zu fehlenden oberzentralen Verbindungen	30
Projektliste fehlende oberzentrale Verbindungen	33
Beispiel einer oberzentralen Verbindung über eine herkömmliche Bundesstraße	35
Projekte mit überlasteten Abschnitten	39
Projekte mit besonders hohem Konfliktpotential	41
Hauptachsen mit hohem bis herausragendem Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrten	43
Projekte mit Prioritätskonflikten	45
Projekte mit Verkehrsschatten	47
Rangliste nach Bedarf	51
Tabelle 1: Rangliste nach Bedarf	53
Tabelle 2: Nicht bewertbare Projekte	57
Finanzierungs-Szenarien	61
Vergleich der Finanzierungs-Szenarien	63
Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - alles bleibt so wie es ist	65
Szenario	65
Realisierungslisten	67
▶ Szenario IST: Liste privat zu finanzieren über A- und F-Modell	67
▶ Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel	67
▶ Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel	70
Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Finanzierung wie bisher mit etwas höheren Jahresraten	77
Szenario	77
Realisierungslisten	79
▶ Szenario 1: Liste privat zu finanzieren über A- und F-Modell	79
▶ Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel	79
▶ Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel	82
Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Finanzierung wie bisher, mit deutlich höheren Jahresraten	91
Szenario	91
Realisierungslisten	93
▶ Szenario 2: Liste privat zu finanzieren über A- und F-Modell	93
▶ Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel	93
▶ Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel	96
Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - Finanzierung wie bisher, mit etwas höheren Jahresraten und Finanzierung besonders kostenintensiver Bundesautobahnmaßnahmen über das A-Modell	105
Szenario	105
Realisierungslisten	108

Inhaltsverzeichnis

▶ Szenario 3: Liste privat zu finanzieren über A- und F-Modell	108
▶ Szenario 3: Rangliste zusätzliche A-Modelle	108
▶ Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel	108
▶ Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel	111
Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Bundesstraßen zu Bundesautobahnen Umstufungs- und Ausbaukonzept	119
Szenario	119
Realisierungslisten	124
▶ Szenario 4: Liste privat zu finanzieren über A- und F-Modell	124
▶ Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, Maßnahmen BAB-Sonderprogramm	124
▶ Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel	126
▶ Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel	129
Datenblätter der Einzelprojekte	135
Übersicht	137
Methodik	461
Ablauf der Bewertung	463
Planungsstand	467
Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV)	469
Schwerverkehr (SV)	471
Verkehrsprognosen	473
Level Of Service (LOS) nach HCM 2000	475
Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (DRG)	477
Durchschnittliche Reisezeit (DRZ)	479
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	481
Umweltrisikoeinschätzung (URE)	483
Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)	485
Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten	487
Entwicklungsachsen	489
Verbindungswirkung	499
Verbindungsfunktion nach RAS-N	501
Anbindung Flughäfen	505
Anbindung Häfen	507
Anbindung Güterverkehrszentren	509
Anbindung Messen	511
Prioritätskonflikte	513
Verkehrsschatten	515

Vorwort

Fehlplanungen im Bundesfernstraßenbau haben Auswirkungen über Jahrzehnte. Was passiert, wenn ein Land früh auf Investitionen verzichtet, später die meisten geplanten Autobahnplanungen streicht, durch die Wiedervereinigung Deutschlands nur noch sehr geringe Mittel vom Bund erhält, diese nur langsam steigen und im Verhältnis gering bleiben, kann man in Baden-Württemberg gut sehen. Ein enormer Nachholbedarf ist entstanden. Wichtige Hauptachsen sind überlastet, zwischen Oberzentren fehlen leistungsfähige Verbindungen, in Landesteilen werden Oberzentren durch herkömmliche Bundesstraßen mit Ortsdurchfahrten verbunden. Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen im Bundesvergleich liegt in Baden-Württemberg auf Autobahnen um 20 % höher, auf Bundesstraßen um 45 %. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 sieht für Baden-Württemberg 316 Projekte mit einem Volumen von rund 10,5 Milliarden Euro vor. Zur Zeit fehlen rund 2,7 Milliarden Euro alleine für die Projekte in späten Planungsphasen, weitere Projekte mit einem Volumen von 7,1 Milliarden Euro warten auf die Realisierung. Das Land erhält dennoch vom Bund nur durchschnittliche Jahresraten von rund 175 Millionen Euro. Gleichzeitig steigen die Baukosten und der Sanierungsbedarf.

Die falsche Prioritätensetzung der Vergangenheit befördern noch heute wichtige Projekte von Hauptverkehrsachsen ins Abseits, ändert sich an den Mittelzuweisungen des Bundes nichts oder werden keine neuen Finanzierungsmöglichkeiten gefunden, können alle Maßnahmen des derzeitigen Bundesverkehrswegeplans erst bis 2060-2070 realisiert werden. Das Verkehrsaufkommen wird, vor allem der schwere Güter- sowie Transitverkehr, weiter erheblich ansteigen, die Belastung in bereits heute hoch belasteten Ortsdurchfahrten wird weiter zunehmen.

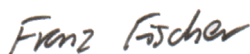
Aufgrund der Versäumnisse der Vergangenheit besteht ein enormer Nachholbedarf. Straßenbau ist teuer, neue Probleme mit der Finanzierung sind absehbar, da zunehmend mehr Sanierungen anstehen. Aber nicht nur bessere Straßen braucht das Land, sondern vor allem zur Abwicklung von Gütertransporten bessere Schienenwege und mehr Güterverkehrszentren, auch wenn die Straße in Zukunft weiterhin die Hauptlast tragen wird.

Eine Lösung ist nicht einfach. Fest steht, dass der Bund die Mittel erheblich erhöhen muss, auch müssen klare Prioritäten geschaffen werden. Diese Broschüre soll vor allem zum zweiten Punkt beitragen und der interessierten Bevölkerung Einblick in die schwierige Lage im Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg geben.

Jedes Projekt im Land im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan wurde anhand zahlreicher Kriterien untersucht und gewichtet. Bevor auf die einzelnen Projekte eingegangen wird, werden in einem ersten Teil die Versäumnisse der Vergangenheit und bestehende Probleme dargestellt. Anschließend wird eine Rangliste nach Bedarf vorgestellt. Da auch die Planungsstände zu beachten sind, werden weiter fünf Finanzierungsszenarien mit fünf Ranglisten nach Bedarf vorgestellt, zum Schluss folgen die Datenblätter der Einzelprojekte, gefolgt von der Methodik des Bewertungsverfahrens.

Die Erstellung dieser Broschüre war nicht einfach, Hauptachsen und hoch belastete Ortsdurchfahrten sollen Vorrang haben. Diese Broschüre ist in erster Linie als Vorentwurf für weitere Überlegungen zu verstehen, sie bezieht sich auf einen Zeitraum nach 2009.

Ich hoffe, dass die dargestellten Informationen auch hilfreich für Entscheidungen der Verantwortlichen sind, um die schwierige Lage besser in den Griff zu bekommen, zum Wohle des Landes, der Wirtschaft, Bevölkerung und zukünftigen Generationen,



Franz Fischer
(Autor)

Geschichte, Situation, Ausblick

Geschichte

Bis in das 20. Jahrhundert spielte der motorisierte Verkehr keine allzu große Rolle. In den damaligen ländlich geprägten Gegenden dominierte die Landwirtschaft. Waren wurden vorwiegend mit Ochsenkarren befördert, Leute gingen zu Fuß oder fuhren vereinzelt auch mit Kutschen. Jeder Ort wünschte sich und hatte eine Ortsdurchfahrt, um Reisenden ihre Dienste anzubieten. Die Eisenbahn nahm eine dominierende Stellung ein. Erst etwa gegen 1926 wurde das erste Kraftwagenstraßennetz geplant. Kraftwagen waren allerdings nur für wenige erschwinglich. In den folgenden Kriegsjahren, des Zweiten Weltkriegs, und der anschließenden harten Nachkriegszeit spielte der motorisierte Verkehr in Anbetracht der bestehenden Probleme fast keine Rolle.

In den 1960er Jahren wurden motorisierte Kraftfahrzeuge für eine breite Bevölkerungsschicht erschwinglich, was zu einem ungebremsen sprunghaften Anstieg des Verkehrsaufkommens führte. Ab diesem Zeitpunkt trat erstmals eine entscheidende Wende im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein. Wochenreisen wurden zu Tagesreisen, es bereitete immer weniger Mühe von einem Ort zum anderen zu kommen. Reisen bereiteten zusehends Freude. In der Folge waren Straßen plötzlich überlastet und mussten ausgebaut werden. Auch viele Orte begannen unter der Verkehrsbelastung zu stöhnen und beantragten Ortsumgehungen. Allerdings wurde im gleichen Zuge die Zweckgebundenheit der Einnahmen aus der Transport- und Mineralölsteuer aufgehoben, so dass zum ersten mal Kredite für den Straßenbau aufgenommen werden mussten und somit von da an die Finanzierung immer schwieriger wurde.

Während der Straßenbau im damaligen noch jungen Deutschland allorts vorangetrieben wurde, so zeigten sich einige Bundesländer, obwohl auch dort rege gebaut wurde, zurückhaltend. Bereits um 1970 verzichtete das Land Baden-Württemberg zu Gunsten des Ausbaus der Infrastruktur um München, anlässlich der Olympischen Spiele 1972, auf Investitionen. Hinzu kamen Proteste, vor allem aus der Bevölkerung ländlicher Gebiete, die um ihre wertvollen Ackerflächen fürchteten. Eine Industrialisierung konnte man sich dort kaum vorstellen. Der Baubeginn vieler Autobahnen verzögerte sich daher bis Mitte der 1970er Jahre, war allerdings kurz drauf schon wieder beendet. Bereits mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wurden fast alle Autobahnplanungen im Land gestrichen oder durch Bundesstraßenplanungen ersetzt. Autobahnen die bereits im Bau waren, wurden zu Bundesstraßen abgestuft oder umbenannt. Am stärksten betroffen waren Gebiete mit reger Landwirtschaft oder schwieriger Topographie, wie der Schwarzwald. In keinem anderen Bundesland wurden so viele Autobahnplanungen aufgegeben. Lediglich die Planungen der A 7, A 81, A 96 und A 98 haben zum größten Teil überlebt. Vollständig gestrichen oder teilweise durch Bundesstraßenplanungen ersetzt wurden:

✘ **A 8 Karlsruhe - Pirmasens**

Die Planung dieses länderübergreifenden Projekts zwischen Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz wurde eingestellt und teilweise aufgegeben. Heute existiert eine andere Linienführung. Ersetzung durch die B 10 bis Landau, später umgestuft zu A 65, von dort ersetzt durch die B 10. Die neue B 10 ist heute immer noch nicht fertiggestellt.

✘ **A 45 Stuttgart - Frankfurt (Main)**

Die Planung wurde eingestellt und fast vollständig gestrichen. Teilweise Ersetzung durch A 81 mit anderer Linienführung. Der geplante Nordoststring Stuttgart wurde nicht gebaut, stark gekürzt und ist im Bundesverkehrswegeplan nur noch teilweise im Weiteren Bedarf enthalten.

✘ **A 80 Ulm - Stuttgart - Mannheim**

War bereits Anfang 1970 im Bau. Der Bau wurde 1980 eingestellt. Fertige Autobahnabschnitte wurden zu den Bundesstraßen B 10 und B 28 (Ulm - Hittistetten) abgestuft, einzelne Abschnitte wurden durch die A 8, B 10 und B 35 ersetzt. Heute sind überwiegend nur noch Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraßen vorgesehen.

✘ **A 81 Engen - Konstanz**

Heute andere Linienführung ab dem AK Hegau auf der Trasse der damaligen A 98, weshalb die A 81 dort im rechten Winkel abknickt. Ersetzt durch die B 33. Die neue B 33 ist heute immer noch nicht fertiggestellt.

- ✘ A 83 Heilbronn - Stuttgart - Donaueschingen**
War bereits 1973 im Bau. Der Bau wurde 1980 eingestellt, die Autobahnplanung teilweise gestrichen. Fertige Autobahnabschnitte wurden zur Bundesstraße 27 abgestuft. Ersetzung durch die B 27, in deren Zuge vor allem noch Ortsumgehungen vorgesehen sind.
- ✘ A 84 Stuttgart - Straßburg**
Die Planung dieser Schwarzwaldautobahn, die auch Freudenstadt erschließend sollte, wurde eingestellt und vollständig gestrichen. Ersetzung durch die B 28.
- ✘ A 85 Ravensburg - Reutlingen - Stuttgart - Schwäbisch Hall**
War ab 1976 im Bau. Der Bau wurde 1980 sowie die Planung eingestellt. Der Abschnitt von Ravensburg bis Stuttgart wurde ersatzlos gestrichen, die bereits fertiggestellten Autobahnabschnitte bei Stuttgart wurden zur B 14 abgestuft. Ersetzt durch die B 14, B 32, B 312, B 313, B 463. Heute sind zum größten Teil nur noch Ortsumgehungen im Zuge dieser Bundesstraßen vorgesehen.
- ✘ A 86 Ulm - Freiburg - Breisach**
War ab 1975 im Bau. Der Bau wurde 1980 eingestellt und die Planung aufgegeben. Ein bereits fertiggestellter Abschnitt bei Donaueschingen wurde in A 864 umbenannt. Ersetzung durch die B 31 und B 311. Heute sind zum größten Teil nur noch Ortsumgehungen im Zuge der Bundesstraßen vorgesehen.
- ✘ A 87 Stuttgart - Aalen**
War Anfang 1970 im Bau. Der Bau wurde 1980 eingestellt. Bereits fertiggestellte Autobahnabschnitte wurden zur Bundesstraße 29 abgestuft. Ersetzung durch die B 29, welche noch lange nicht fertiggestellt ist.
- ✘ A 88 Memmingen - Riedlingen**
War Anfang 1970 einbahnig bei Memmingen im Bau. Der Bau sowie die Planung wurden 1980 eingestellt und vollständig gestrichen. Ersetzt durch die B 312. Geplant sind heute nur noch Ortsumgehungen.
- ✘ A 89 Günzburg - Ulm - Biberach - Bad Waldsee - Ravensburg - Friedrichshafen**
War 1976 im Bau. Der Bau wurde 1980 eingestellt. Im Bau befindliche stark fortgeschrittene Abschnitte wurden noch bis 1981 als autobahnähnliche B 30 weiter gebaut. Fertige Autobahnabschnitte bei Ulm, Achstetten und Biberach wurden ebenfalls in Bundesstraße 30 umbenannt, weshalb die B 30 heute kurz vor Ulm immer noch blau beschildert ist. Der Abschnitt von der A 8 bei Günzburg bis zur A 7 bei Nersingen wurde ersatzlos gestrichen. Ersetzung von der A 7 bei Nersingen bis zum heutigen Ausbauende am AD Neu-Ulm durch die B 10 Ortsdurchfahrt Neu-Ulm. Ersetzt vom AD Neu-Ulm bis Friedrichshafen durch die B 30, deren Neu- und Ausbau sich zum größten Teil im Weiteren Bedarf befindet.
- ✘ A 98 Lörrach - Schaffhausen - Singen - Überlingen - Lindau - südlich München**
War ab 1975 im Bau. Der Bau wurde 1980 von Überlingen bis südlich München eingestellt und aufgegeben. Ein kurzer bereits fertiggestellter Teilabschnitt bei Kempten wurde in A 980 umbenannt, ein weiterer Abschnitt bei Stockach ist noch vorhanden, wurde aber vom AK Hegau bis zum Ausbauende an der Schweizer Grenze in A 81 umbenannt. Der Abschnitt von Lörrach über Waldshut-Tiengen bis zur Schweizer Grenze war und ist weiterhin als A 98 in stark vermindertem Tempo im Bau und ist zum Teil im Weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Ersetzung von Stockach bis Lindau durch die B 31, im weiteren Verlauf durch die B 12 mit etwas anderer Linienführung. Die B 31 ist stark lückenhaft, aber noch lange nicht fertiggestellt.

Seit der Streichung ging es im Autobahnbau in Baden-Württemberg kaum noch voran. Obwohl fast alles gestrichen wurde ging auch der Ausbau der Bundesstraßen, welche vormals Autobahnen waren oder diese ersetzen, nur schleppend voran und ist bis heute noch nicht abgeschlossen.

Dennoch zeigte sich Anfang der 1990er Jahre, dass es noch langsamer geht. Seit der Wiedervereinigung Deutschlands läuft im Autobahnbau sowie im Neu- und Ausbau von Bundesstraßen in Baden-Württemberg noch viel weniger, da die Gelder erheblich gekürzt wurden. Während gleichzeitig die alten Anrainerbundesländer an die neuen Länder erhebliche Mittel zusätzlich für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit erhielten. Die Situation in den neuen Bundesländern stellte sich nach der Wende als so gravierend dar, dass die Investitionen gerechtfertigt waren. Allerdings ist diese inzwischen zum größten Teil behoben. Die Mittel für den Bundesfernstraßenbau wurden inzwischen in Baden-Württemberg wieder erhöht, sind allerdings immer noch zu niedrig.

Situation

Vor allem durch die Streichung zahlreicher Autobahnplanungen im Jahr 1980 und den Einsparungen durch die Wiedervereinigung 1990 ist über die Jahrzehnte ein enormer Nachholbedarf entstanden. Das Verkehrsaufkommen ist dennoch ständig gestiegen. Durch die Lage an den drei Nachbarländern Frankreich, Österreich und der Schweiz ist Baden-Württemberg auch zu einem Transitland geworden. Deutschland ist nach wie vor das Transitland Nummer Eins in Europa. Die Folgen sind nicht ausgeblieben:

Auszug aus der Broschüre "Straßenverkehr Baden-Württemberg - Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005", herausgegeben vom Innenministerium Baden-Württemberg:

" 3.2 BADEN-WÜRTTEMBERG IM BUNDESVERGLEICH

Für das Bundesgebiet beträgt der mittlere DTV-Wert im Jahr 2005 auf Autobahnen 47.632 Kfz/24h. Im Vergleich hierzu ist der DTV-Wert in Baden-Württemberg um ca. 20 % höher. Auf den Bundesstraßen beträgt der bundesweite Mittelwert 9.207 Kfz/24h, der Wert für Baden-Württemberg ist um mehr als 45 % höher. Beide Werte verdeutlichen den hohen Stellenwert des Bundesfernstraßennetzes in Baden-Württemberg für den Transitverkehr.

Auch der Vergleich der Bundesländer hinsichtlich der verkehrstechnischen Kenngrößen DTV-Wert (Kfz), DTV-Wert (SV) und Jahresfahrleistung für das Jahr 2005 zeigt die hohen Belastungen des Straßennetzes im Flächenland Baden-Württemberg. Gegenüber dem Jahr 2000 ergeben sich in der Reihenfolge der Länder nur geringfügige Abweichungen bei den mittleren DTV Werten.

Von den Flächenländern weisen nur Hessen und Nordrhein-Westfalen noch höhere Autobahnbelastungen als Baden-Württemberg auf, auf Bundesstraßen ist das Netz in Baden-Württemberg am stärksten belastet (die Stadtstaaten sind aufgrund ihrer Struktur (*Anmerkung: Mit einer erheblich höheren Bevölkerungsdichte*) nicht direkt vergleichbar.) Beim Schwerverkehr treten ähnliche Effekte auf, wobei auch hier die Bundesstraßen die höchste Belastung im Vergleich aller Flächenländer haben. Auch die Auswertung der Jahresfahrleistung auf den drei betrachteten Straßenkategorien zeigt ein sehr ähnliches Ergebnis."

In Baden-Württemberg sind zur Zeit Projekte mit einem Volumen von rund 1,1 Milliarden Euro planfestgestellt und können nicht zeitnah realisiert werden. Die Pläne verfallen nach spätestens 10 Jahren, dann beginnt die Planung von Neuem. Zusätzlich fehlen zur Zeit bei den im Bau befindlichen Maßnahmen 750 Millionen Euro, weitere 800 Millionen fehlen bei den Maßnahmen, bei denen zur Zeit die Planfeststellung läuft. Insgesamt fehlen rund 2,7 Milliarden Euro. Allerdings erhält das Land vom Bund im Durchschnitt nur 175 Millionen Euro pro Jahr. Um alleine diesen Nachholbedarf abzubauen benötigt man 16 Jahre. Erst danach kommen die restlichen Projekte des Vordringlichen Bedarfs des derzeitigen Bundesverkehrswegeplans, die voraussichtlich erst bis 2035 abgearbeitet werden können. Danach folgen erst die Maßnahmen im Weiteren Bedarf des derzeitigen Bundesverkehrswegeplans. Bis alle Projekte in Baden-Württemberg realisiert sind dauert es somit bis etwa 2070. In Zukunft werden neue Finanzierungsprobleme durch die Zunahme der Erhaltungsmaßnahmen sowohl auf das Land, als auch den Bund zukommen.

Die Bundesregierung steuerte deshalb, aber nicht aufgrund der Situation in Baden-Württemberg, Ende 2008 entgegen. Das Land erhält aus dem Konjunkturpaket I einmalig 303 Millionen Euro, weitere rund 62 Millionen Euro fließen einmalig aus dem Konjunkturpaket II, das Anfang 2009 beschlossen wurde. Diese einmaligen Zahlungen sind zwar lobenswert, allerdings angesichts des enormen Nachholbedarfs immer noch zu gering. Bis alle Maßnahmen realisiert werden können dauert es immer noch bis 2060 bis 2070.

Damit keine Pläne verfallen werden in Baden-Württemberg auch zahlreiche Projekte mit niedrigen Kosten vorgezogen, egal wie hoch das Verkehrsaufkommen ist. Je niedriger die Kosten, desto mehr Projekte können realisiert werden. Projekte die Hauptachsen betreffen oder Orte von sehr hohen Verkehrsaufkommen entlasten und damit im Bau auch aufwendig und teuer sind, sind daher automatisch benachteiligt und haben in Baden-Württemberg die niedrigsten Realisierungschancen im gesamten Bundesgebiet. Diese Ungerechtigkeit ist auf den hohen Nachholbedarf, die viel zu geringen Mittel des Bundes und falsche Prioritätensetzungen der Landesregierung in der Vergangenheit zurückzuführen.

Ausblick

Die Situation stellt sich derzeit noch so dar, dass der Bund Gelder nach Länderquote, aber nicht nach Bedarf verteilt. So wird derzeit in vielen Fällen in viele Projekte mit niedrigen Verkehrsaufkommen investiert. Projekte in Regionen, in denen die Bevölkerung stark rückläufig ist und weiter zurück gehen wird, für Projekte bei denen voraussichtlich das Verkehrsaufkommen weiter sinken wird. Gleichzeitig wird das Verkehrsaufkommen in Baden-Württemberg weiter steigen, vor allem der Straßengüterverkehr. Es ist also auch der Bund gefragt, der die Länderquote so ändern muss, dass die Gelder nach Bedarf verteilt werden. Ist er nicht dazu bereit, so muss er neue Finanzierungsmöglichkeiten forcieren oder mutige Schritte begehen, wie die Streichung oder Zurückstellung von Projekten ohne oder nur mit geringen Nutzen, damit für Projekte mit hohem Nutzen Gelder frei werden.

Es gibt keine einfache Lösung.

Kurzbeurteilung

Baden-Württemberg braucht bessere Schienenwege, so wird es von vielen Seiten, vor allem der Umweltverbänden, immer wieder gefordert. Das ist richtig, vor allem fehlen im Land Güterverkehrszentren. Gleichzeitig wird der Straßenbau kritisiert, obwohl die Straße auch in Zukunft die Hauptlast tragen wird und bereits heute Engpässe bestehen, die sich alleine durch die Schiene nicht mehr beseitigen lassen. Das Verkehrsaufkommen wird laut Prognosen weiter steigen. Daher kommt es vor allem auf eine richtige Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft und Wasser an.

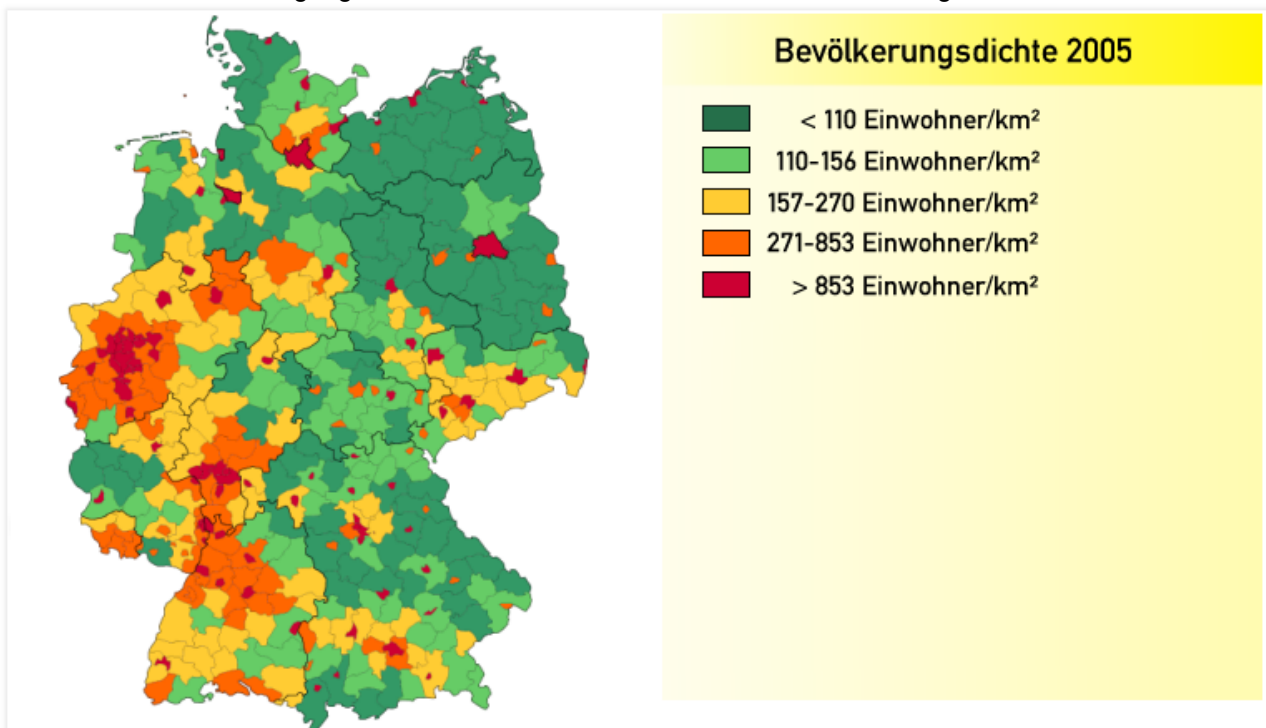
Entscheidend für die Verkehrsplanung sind Prognosen. Diese berücksichtigen auch die Entwicklung der Bevölkerung sowie der Wirtschaft. Weitere Faktoren sind die Erhöhung der Transportweiten, Veränderungen bei der fahrfähigen Bevölkerung oder des Transitverkehrs. Dabei kommen Mittel- und Langfristprognosen zum Einsatz. Kurzzeitprognosen von wenigen Jahren sind nicht geeignet, da es kurzzeitig starke Schwankungen geben kann. So kann beispielsweise langfristig die Bevölkerung zunehmen, kurzfristig innerhalb dieses Zeitraums allerdings auch einige Jahre ab.

Im Rahmen der "Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025", welche vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegeben wurde, werden für das Jahr 2025 in Baden-Württemberg vor allem drastische Zuwächse des Güterverkehrs prognostiziert, vor allem wird der Transitverkehr erheblich steigen. Gleichzeitig wird in anderen Regionen Deutschlands der Güterverkehr abnehmen. Das "Berlin Institut" geht in ihrer Untersuchung "Die demografische Zukunft in Europa" bis 2050 von einem weiteren Bevölkerungswachstum in Baden-Württemberg aus, während wiederum vor allem in den neuen Bundesländern Rückgänge zu erwarten sind, wie sie ebenfalls für Osteuropa prognostiziert werden.

Es geht aber nicht nur um Prognosen, in Baden-Württemberg muss auch der Mangel verwaltet werden. Das heißt Verkehrswege werden in erster Linie nicht gebaut um zukünftige Engpässe zu meistern, sondern, um bereits bestehende zu beseitigen, die sich voraussichtlich nicht stark bessern werden. Auch wenn die Bevölkerung langfristig stagnieren wird, so wird das Verkehrsaufkommen vor allem durch längere Transportweiten und Reisewege sowie immer kleinere Haushaltsgrößen ungefähr gleich bleiben oder sogar zunehmen.

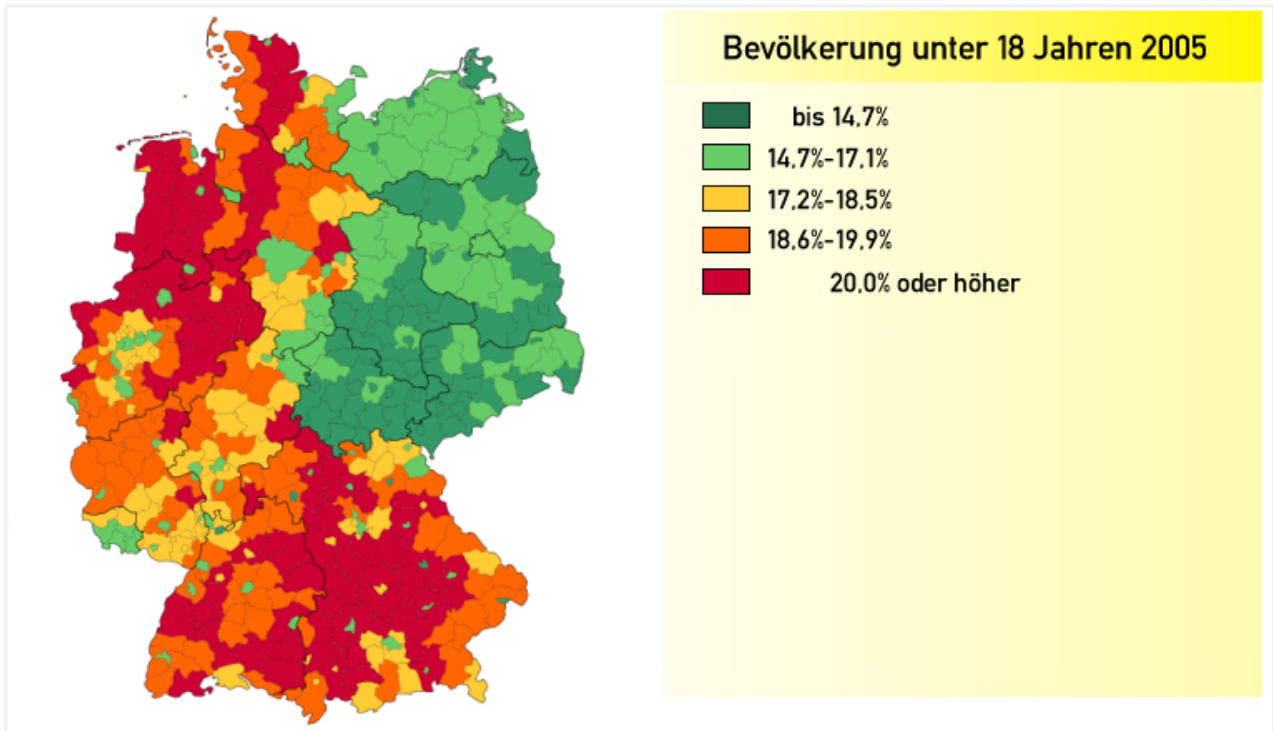
Diagramme zur Verdeutlichung

Die Bevölkerung wird bis 2050 in Baden-Württemberg weiter wachsen, vor allem für die neuen Bundesländer werden weitere Rückgänge erwartet. Die aktuelle Situation stellt sich wie folgt dar:

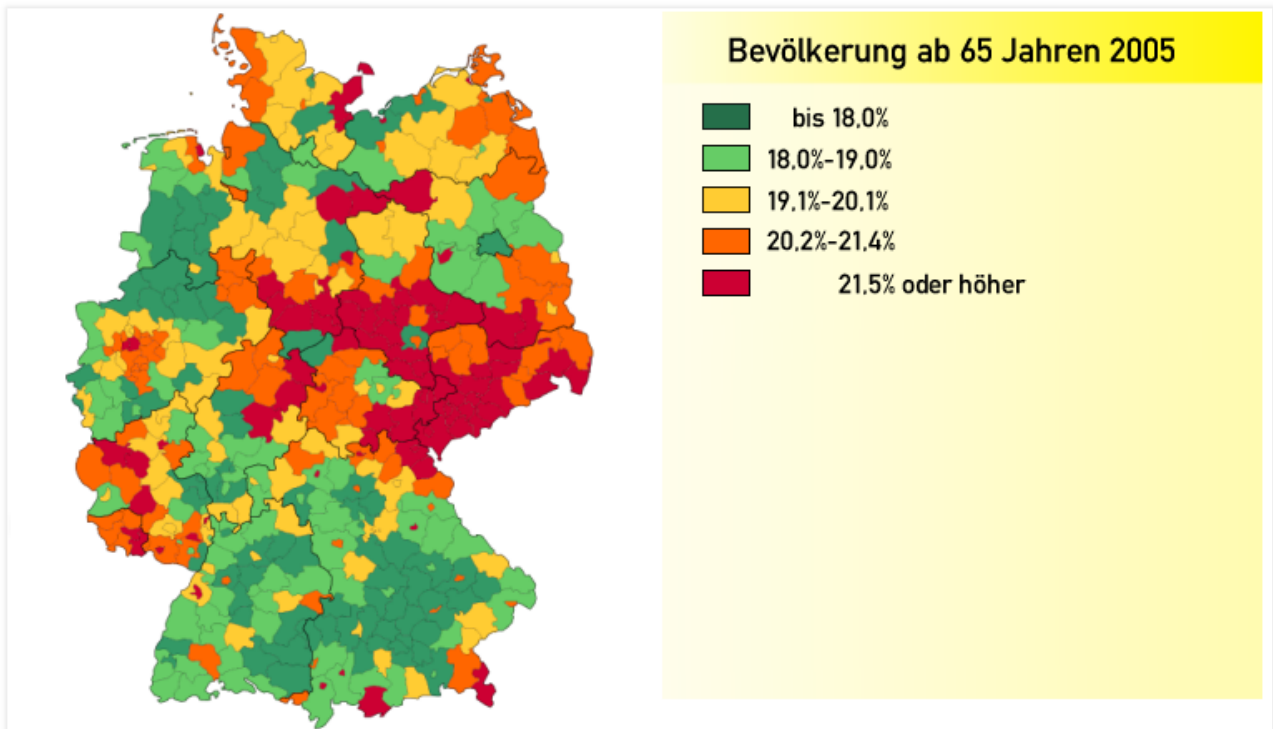


Kurzbegründung

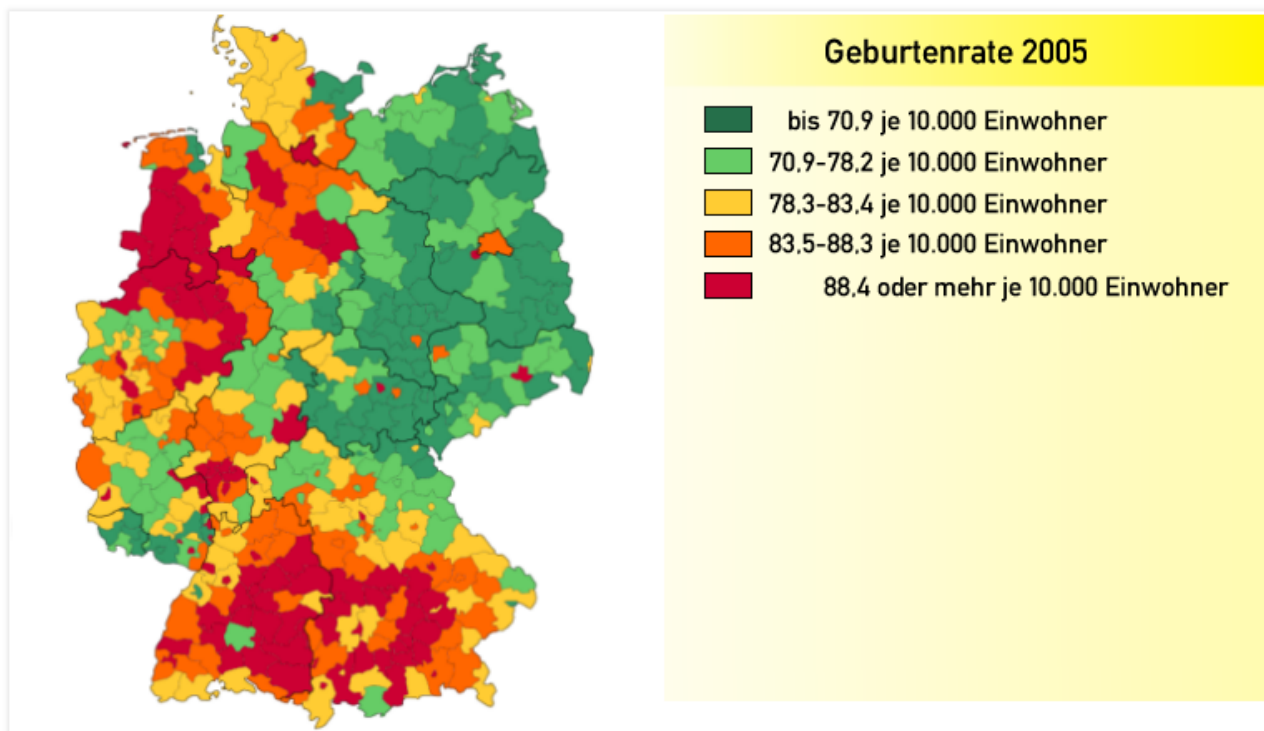
Der Anteil der noch nicht fahrfähigen Bevölkerung ist ein wichtiger Indikator. Das ist die Personengruppe, der noch nicht 18-jährigen, die in Baden-Württemberg stark vertreten ist.



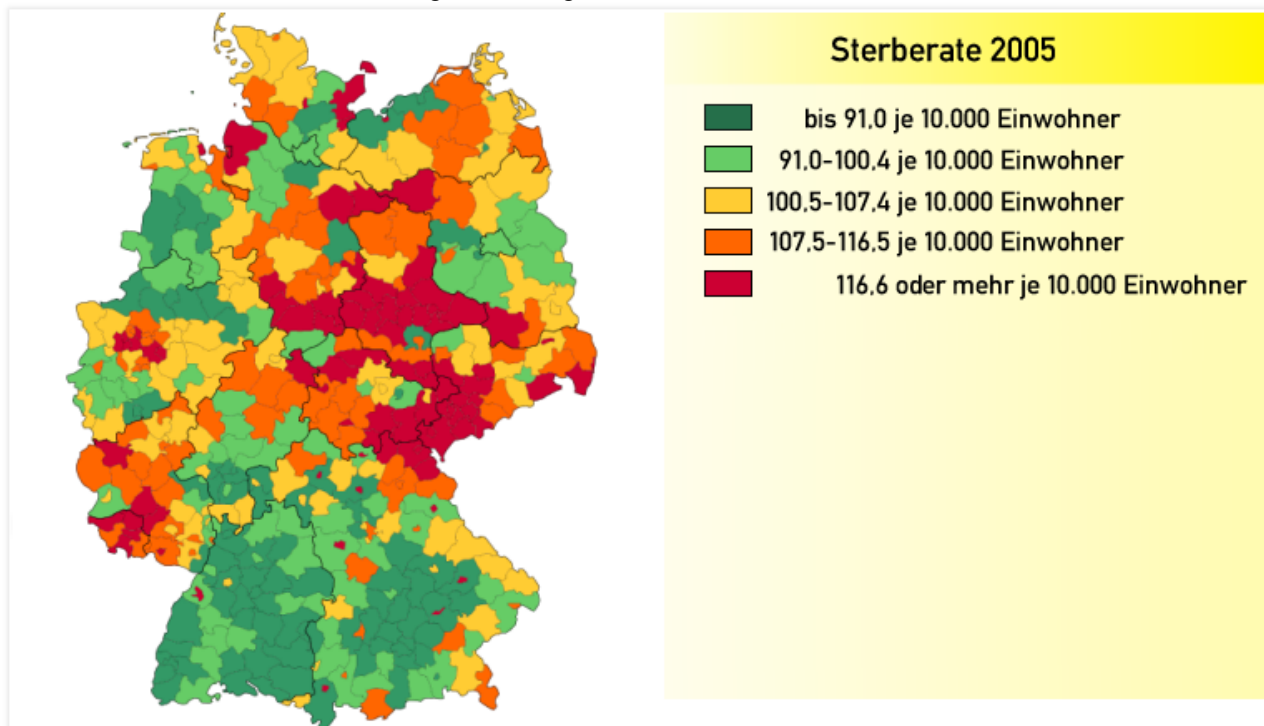
Die Bevölkerung, die teilweise oder gar nicht mehr fahrfähig ist, muss beachtet werden. Diese ist in Baden-Württemberg eher gering.



Während die Geburtenrate in den neuen Ländern niedrig ist, so liegt sie in Baden-Württemberg überwiegend hoch bis sehr hoch.

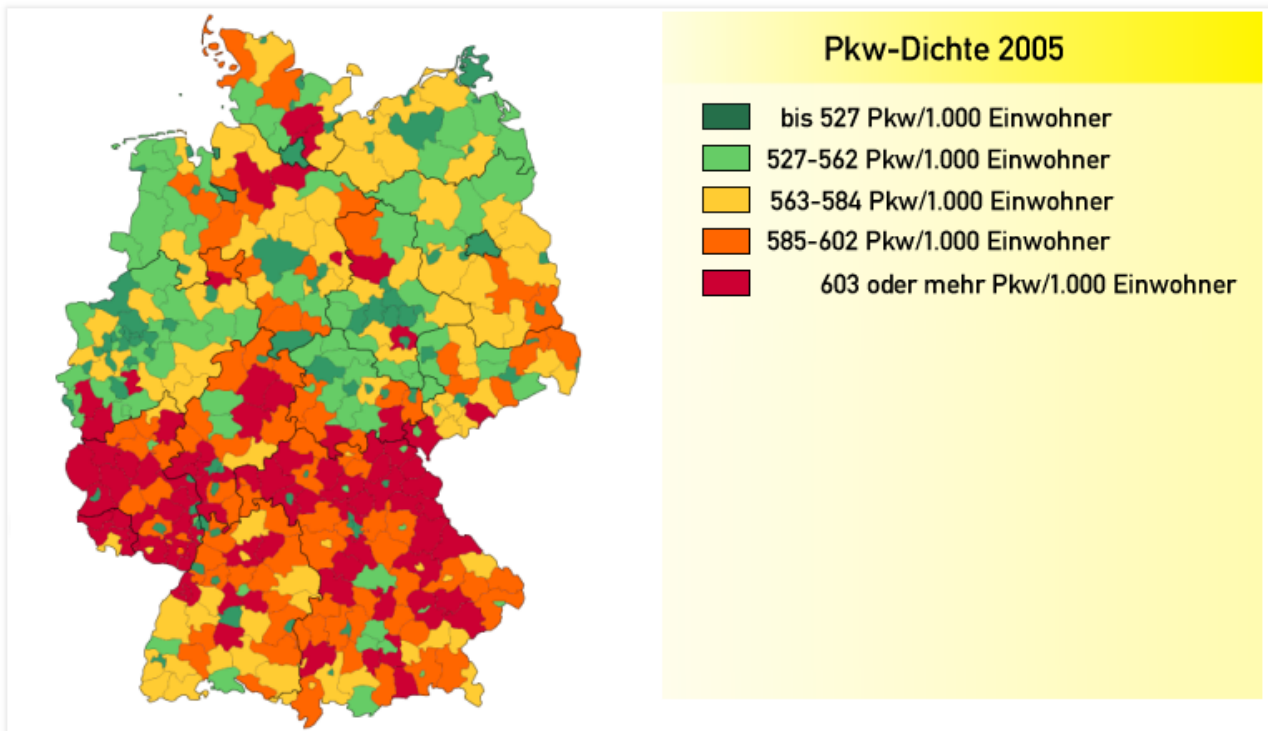


Ein ähnliches Bild zeichnet sich weitgehend umgekehrt bei der Sterberate ab.

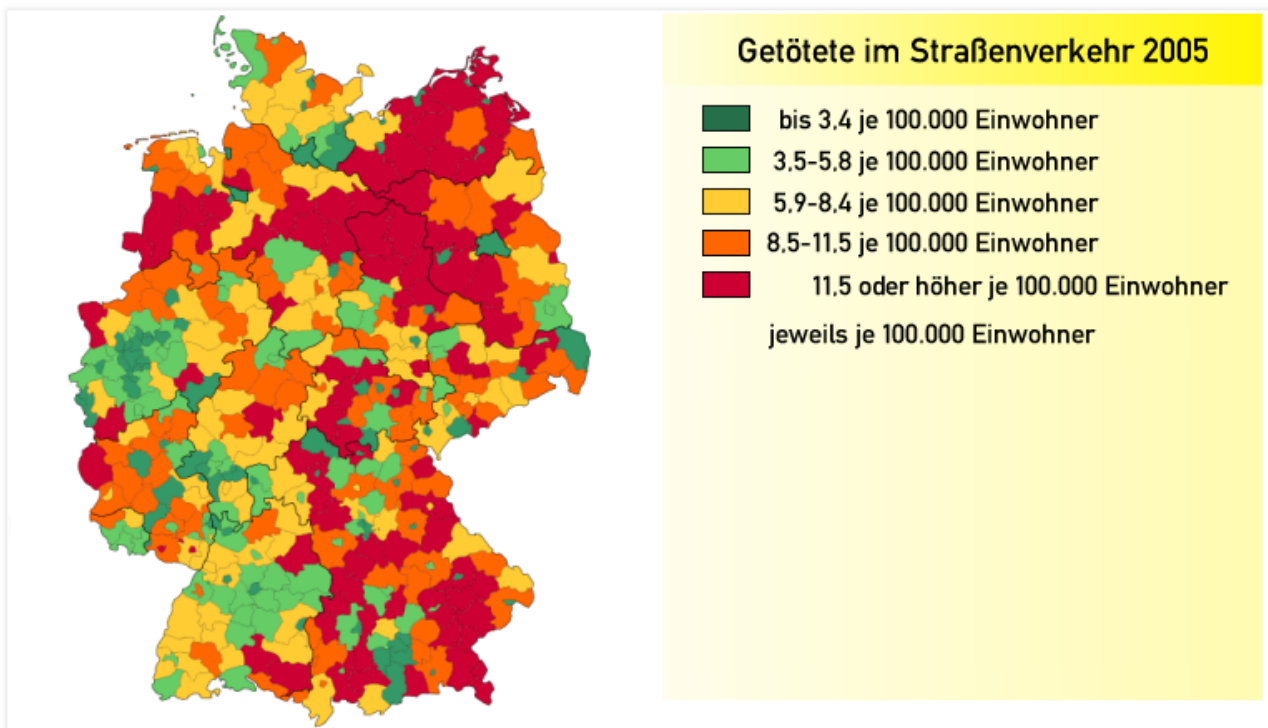


Kurzbegründung

Die Bevölkerung wird in Baden-Württemberg weiter wachsen, mehr nicht fahrfähige gelangen ins fahrfähige Alter. Derzeit gibt es wie folgt Pkw je 1.000 Einwohner. Diese auch als Pkw-Dichte bezeichnete Größe wird in Baden-Württemberg voraussichtlich zunehmen.



In der Verkehrsplanung spielen auch die Zahlen der tödlich Verunglückten eine Rolle, da unter anderem durch den Ausbau von besonders unfallreichen Strecken die Verkehrssicherheit gesteigert werden kann. In erster Linie ist aber die Politik gefragt, die Sofortmaßnahmen ergreifen kann. Im Bundesvergleich sieht es in Baden-Württemberg noch gut aus, lediglich in den Landkreisen Schwäbisch-Hall, Sigmaringen und Ravensburg sind die Getöteten je 100.000 Einwohner in 2005 besonders hoch, wobei in der langfristigeren Betrachtung bis zurück zum Jahr 2000 im Land vor allem die Kreise Schwäbisch-Hall und Sigmaringen schlecht abschneiden.



Kurzfassung der Methodik

Ablauf der Bewertung

In die Bewertung und Gewichtung der einzelnen Bundesfernstraßenprojekte in Baden-Württemberg fließen Bewertungsergebnisse des Bundes mit ein. Dies sind:

- die Verkehrsprognose 2015,
- das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- die Umweltrisikoeinschätzung (URE),
- die Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) und
- die Entlastungswirkung auf Ortsdurchfahrten.

Diese Komponenten wurden vom Bund im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 zur Bewertung der einzelnen Maßnahmen erstellt und im Projektinformationssystem Straße (PRINS) veröffentlicht. Zur Zeit gibt es leider noch keine neueren Daten, diese werden bis 2011 zusammen mit einem neuen PRINS erwartet.

Die Bewertung beruht aber nicht nur auf denen vom Bund vorgegeben Komponenten, es werden auch weitere hinzugezogen. Insgesamt besteht die Bewertung aus folgenden Komponenten:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV),
- Schwerverkehr (SV),
- Verkehrsprognosen,
- Level Of Service (LOS) nach HCM 2000,
- Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (DRG),
- Durchschnittliche Reisezeit (DRZ),
- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- Umweltrisikoeinschätzung (URE),
- Raumwirksamkeitsanalyse (RWA),
- Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten,
- Entwicklungsachsen,
- Verbindungswirkung,
- Verbindungsfunktion nach RAS-N,
- Anbindung Flughäfen,
- Anbindung Häfen,
- Anbindung Güterverkehrszentren und
- Anbindung von Messen.

In einem **ersten Schritt** werden die einzelnen Komponenten homogenisiert. Das heißt es wird eine Punkteskala von 0 bis 5 aufgestellt, so dass maximal 5 Punkte pro Komponente erreicht werden können. Eine Ausnahme bildet hier lediglich die Komponente "Verbindungswirkung", deren Punktezahl sich nach der Punktezahl der "Entwicklungsachsen" richtet, damit zum Beispiel die gleichwertige Verbindung unter Oberzentren bei beiden Komponenten mit der selben Punktezahl gewichtet wird.

In einem **zweiten Schritt** wird die Summe der erreichten Punkte der Komponenten ermittelt, wobei auch spezielle Regeln zum Einsatz kommen. Die Gesamtpunktezahl errechnet sich aus:

- der ermittelten Punktezahl der Verkehrsprognosen, die in 2005 erhobene Verkehrsmenge wird nicht beachtet,
- der ermittelten Punktezahl nach der Auslastung der Straßenverkehrsanlage in 2015 nach HCM 2000 und den entsprechenden Level Of Service (LOS) nach HCM 2000,
- der ermittelten Punktezahl beim Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- der ermittelten Punktezahl bei der Umweltrisikoeinschätzung (URE), wobei eine niedrigere Punktezahl ein höheres Risiko darstellt,
- der ermittelten Punktezahl bei der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA),
- der ermittelten Punktezahl der Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten,
- die höhere ermittelte Punktezahl entweder bei der Komponente "Entwicklungsachse" oder "Verbindungswirkung",

- die ermittelte Punktezahle der Netzfunktion nach RAS-N sowie die Differenz der Punktezahle von RAS-N SOLL zu RAS-N IST, um ungenügende Verbindungen nach RAS-N zu gewichten,
- die ermittelte Punktezahle bei der Anbindungswirkung von Flughäfen,
- die ermittelte Punktezahle bei der Anbindungswirkung von Häfen,
- die ermittelte Punktezahle bei der Anbindungswirkung von Güterverkehrszentren und
- die ermittelte Punktezahle bei der Anbindungswirkung von Messen.

Die Summe ist der **Projektnutzen**. Durch die einheitliche Gewichtung trägt jede Komponente zu etwa 8,3% zum Gesamtnutzen bei. Da es bei diesem Vorgehen zu Mehrfachbewertungen kommt, zum Beispiel steckt die Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten bereits im Nutzen-Kosten-Verhältnis, allerdings die Bewertung bei allen Projekten gleich ist, kommt es zu keinen Verzerrungen.

In einem **dritten Schritt** werden die bestehenden **Nutzungskonflikte** anhand einer 5-Punkte-Skala ermittelt, wobei 0 für keine und 5 für herausragende Konflikte steht. Zu den Nutzungskonflikten werden gezählt:

- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Verkehrsmengen in 2005, wenn laut Prognosen das Verkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,
- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Schwerverkehrsmengen in 2005, wenn laut Prognosen das Schwerverkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,
- der Verkehrsfluss, also der Level Of Service (LOS) nach HCM 2000, in 2015, sofern er D, E oder F beträgt also eine hohe, sehr hohe Belastung oder eine Überlastung und
- die bestehende Straßenfunktion nach RAS-N, wenn diese problematisch, besonders problematisch oder nicht vertretbar ist und sich voraussichtlich nicht ändern wird.

Die Verkehrsmenge spielt hierbei eine große Rolle. Mit RAS-N werden der bestehende Ausbauzustand sowie Ortsdurchfahrten entsprechend beachtet. Wichtig ist auch, dass ein Handlungsbedarf erkannt wurde. Dies ist allerdings bei allen Projekten der Fall, sonst befänden sie sich nicht im Bundesverkehrswegeplan.

In einem **vierten Schritt** werden die **Prioritätskonflikte** ermittelt. Dabei wird wieder eine 5-Punkte-Skala verwendet. Prioritätskonflikte sind Konflikte, die auftreten, wenn der tatsächliche Bedarf und die Priorität von Bund und Land auseinander gehen. Das heißt, besteht zum Beispiel für ein Projekt ein hoher Bedarf, der Bund stuft dieses allerdings in den Weiteren Bedarf ein, so entsteht ein Prioritätskonflikt. Der Prioritätskonflikt errechnet sich aus:

- der Priorität des Bundes (Vordringliche Bedarf, Weiterer Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht),
- der Priorität des Landes (A1, A2, B*, B2, B3, B4, B5, C*, C4, C5, C6 und "kein Bedarf") und
- des ermittelten Projektnutzens.

Je weiter Priorität und Nutzen auseinander gehen, desto höher ist der Prioritätskonflikt, wird ein negativer Wert ermittelt, so liegt die zugesicherte Priorität über dem tatsächlichen Bedarf, wobei ein negativer Wert bis Minus Eins noch im Rahmen liegt.

In einem **fünften** und letzten **Schritt** werden **Verkehrsschatten** berechnet. Bisher wurde als Verkehrsschatten bezeichnet, wenn sich jemand benachteiligt fühlte, da bei ihm nichts gebaut wird. Dies ist allerdings eine reine subjektive Empfindung. Deshalb werden in diesem Schritt Verkehrsschatten aus der Anzahl der ermittelten Nutzungskonflikte und dem Prioritätskonflikt berechnet. Wieder kommt dabei eine 5-Punkte-Skala zum Einsatz, wobei von Verkehrsschatten erst bei einer errechneten Punktezahle von 2 oder höher gesprochen werden kann (mittlerer Verkehrsschatten.)

Nicht alle Projekte ließen sich abschließend nach dieser Methodik, aufgrund fehlender Daten, gewichten. Dies ist auch nicht bei allen Projekten notwendig, da die **Planungsstände** in den Ranglisten zusätzlich beachtet werden müssen, wenn sich diese in späten Planungsphasen befinden oder bereits im Bau sind. Unter dem Strich blieben lediglich 29 Projekte übrig, die nicht nach dieser Methodik bewertet werden konnten, dies allerdings notwendig gewesen wäre. Diese Projekte fließen in die Ranglisten der fünf Finanzierungs-Szenarien als zusätzliche Projekte mit ein. Für diese Projekte wurde eine erweiterte Analyse durchgeführt, welche die Rangfolge festlegt. Demnach sind Projekte vorrangig, die Hauptachsen betreffen, Orte entlasten oder verkehrliche Defizite vorliegen, jeweils entsprechend der Intensität. In einem weiteren Schritt wurden

Kurzfassung der Methodik

diese Projekte so sortiert, dass Neubauten Vorrang vor Ausbauten haben. Auch wurden Projekte, die Orte entlasten, nach dem Anbaugrad in den Ortsdurchfahrten beachtet. Ein weiterer Gesichtspunkt waren die Projektkosten, manchmal konnten so spätere Projekte mit niedrigen Kosten vorgezogen werden, während dies bei kostenintensiven Projekten nicht möglich ist.

Im Abschnitt "Methodik" finden sich weitere Informationen zu den einzelnen Bewertungskomponenten.

Abkürzungen

Länder

CH	Schweiz
D	Deutschland
F	Frankreich

Bundesländer

BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
HE	Hessen
RP	Rheinland-Pfalz

Allgemeine Abkürzungen

12h	12 Stunden
24h	24 Stunden
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
BA	Bauabschnitt
FS	Fahrstreifen. Das ist bei einer normalen Bundesstraße, bei der nicht überholt werden kann, wenn Gegenverkehr herrscht, der Straßenraum, der vom Verkehr einer Fahrtrichtung in Anspruch genommen wird. Ein Fahrstreifen ist dabei so breit, dass ein Auto aber auch ein Lkw darauf ausreichend Platz finden. Fahrstreifen sind durch Markierungen voneinander abgegrenzt, meist durch eine gestrichelte Mittellinie.
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GVZ	Güterverkehrszentrum. Ist ein bedeutender Umschlagort für den Güterverkehr, der Idealerweise die einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft verbindet.
Kfz	Kraftfahrzeug
sKfz	Schwere Kfz ab 3,5 Tonnen. Wird auch als Schwerverkehr bezeichnet.
Lkw	Lastkraftwagen
LEP	Landesentwicklungsplan
OD	Ortsdurchfahrt
OU	Ortsumgehung
PRINS	Projektinformationssystem Straße. Wurde im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 erstellt und enthält ausführliche Informationen zu zahlreichen Projekten, wie der Nutzen, die Wirtschaftlichkeit oder das Umweltrisiko.
KLZ	Kleinzentrum
UZ	Untertzentrum
MZ	Mittelzentrum
OZ	Oberzentrum
IFH	Internationaler Flughafen
GRF	Großer regionaler Flughafen
KRF	Kleiner regionaler Flughafen
SOF	Sonderflughafen

Bundesverkehrswegeplan

BVWP	Bundesverkehrswegeplan
VB	Vordringlicher Bedarf. Höchste Stufe im Bundesverkehrswegeplan.
WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Mittelstufe im Bundesverkehrswegeplan.
WB	Weiterer Bedarf. Niedrigste Stufe im Bundesverkehrswegeplan mit Planungsverbot.

Abkürzungen

Bautyp

- 02/04 Neubau. Teilweise 2-streifig, teilweise 4-streifig.
- 02/24 Neubau. Teilweise 2-streifig sowie teilweiser Ausbau von 2 Fahrstreifen auf 4 Fahrstreifen.
- 02KK Neubau mit zwei Fahrstreifen ohne Seitenstreifen.
- 02KB Neubau mit zwei Fahrstreifen und beidseitigen Seitenstreifen.
- 04KK Autobahnähnlicher Neubau mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung ohne Seitenstreifen.
- 04KB Autobahnähnlicher Neubau mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung mit Seitenstreifen.
- 24KK Autobahnähnlicher Ausbau ohne Seitenstreifen.
- 24KB Autobahnähnlicher Ausbau mit beidseitigen Seitenstreifen.
- 24LB Autobahnähnlicher Ausbau mit beidseitigen Seitenstreifen eines Abschnitts mit bestehendem linksseitigem Seitenstreifen.
- 46KB Ausbau eines Abschnitts mit vier Fahrstreifen ohne Seitenstreifen auf sechs Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen drei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.
- 46BB Ausbau eines Abschnitts mit vier Fahrstreifen und beidseitigen Seitenstreifen auf sechs Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen drei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.
- 68KB Ausbau eines Abschnitts mit sechs Fahrstreifen ohne Seitenstreifen auf acht Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen vier Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.
- 68BB Ausbau eines Abschnitts mit sechs Fahrstreifen und beidseitigen Seitenstreifen auf acht Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen vier Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.

Planung

- DRG Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit.
- DRZ Durchschnittliche Reisezeit.
- HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Ist ein Buch mit Standards, die bei der Verkehrsplanung eingesetzt werden.
- HCM Highway Capacity Manual. Ist ein Buch mit Standards, die bei der Verkehrsplanung eingesetzt werden.
- LOS Level Of Service. Werden sowohl im HCM; als auch im HBS definiert. Der LOS gibt die Qualität des Verkehrsflusses an und lässt sich anhand von festgelegten Regeln im HCM bzw. HBS ermitteln.
- NKV Nutzen-Kosten-Verhältnis. Ist das Ergebnis einer reinen volkswirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsberechnung und sagt alleine nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus.
- ÖKO Projekte bei denen ein besonders hohes ökologisches Risiko besteht. Diese Projekte haben einen Sonderstatus und werden erst nach der Ausräumung der naturschutzfachlichen Problematik, je nach Einstufung, zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht oder Weiteren Bedarf.
- RAS-N Richtlinien für die Anlage von Straßen mit dem Abschnitt Netzgestaltung. Wird in der Verkehrsplanung eingesetzt, um Straßen nach ihrer Funktion und Wichtigkeit zu gliedern.
- RWA Raumwirksamkeitsanalyse. Gibt die Raumwirksamkeit eines Projekts an. Die Raumwirksamkeit kann dabei sowohl die Verbesserung der Erreichbarkeit, als auch die Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten angeben.
- URE Umweltrisikoeinschätzung. Gibt das ermittelte Umweltrisiko an.

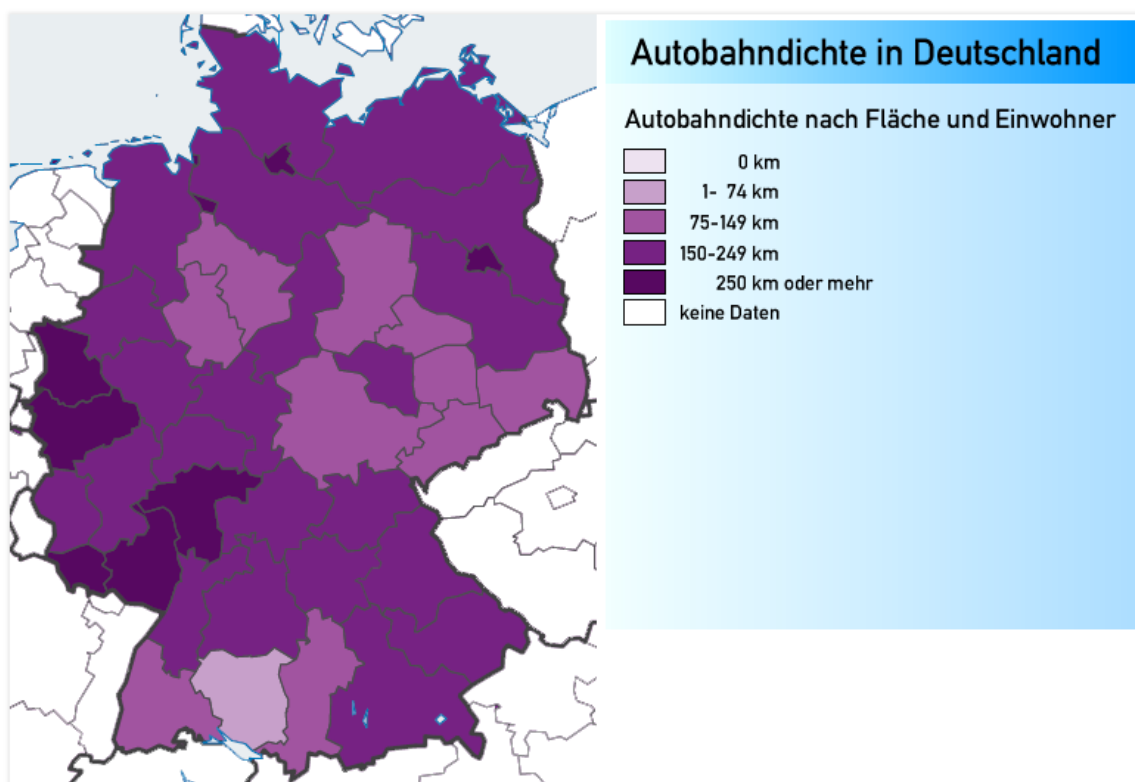
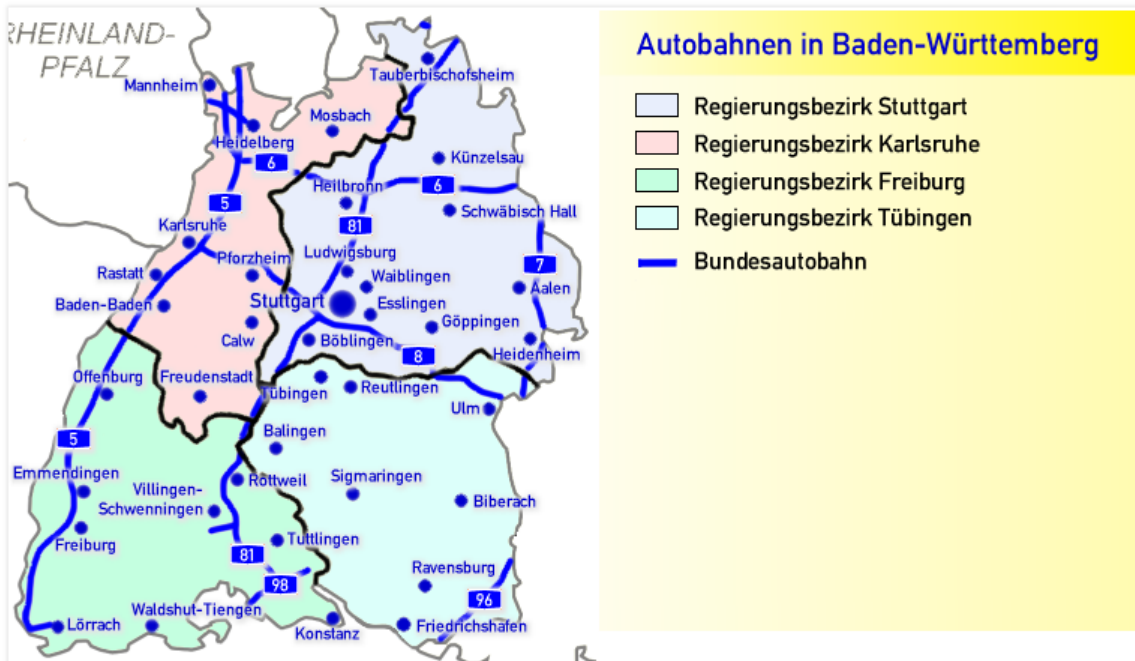
Verkehrszahlen

- DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Gibt den Jahresdurchschnitt der Verkehrsstärke in 24 Stunden, als pro Tag, an. Da es sich um einen Durchschnitt handelt, ist das reale Verkehrsaufkommen grundsätzlich an Werktagen höher, sowie je nach Jahreszeit höher oder niedriger.
- SV Durchschnittlicher tägliche Schwerverkehrsstärke. Gibt den Jahresdurchschnitt der Anzahl der schweren Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen in 24 Stunden, also pro Tag, an. Da es sich um einen Durchschnitt handelt, ist das reale Schwerverkehrsaufkommen an Werktagen immer höher, während es an Sonn- und Feiertagen, aufgrund des bestehenden Fahrverbots für den schweren Güterverkehr, viel niedriger ist. Auch der SV ist von der Jahreszeit abhängig und entsprechend höher oder niedriger.
- MSV Maßgeblicher stündlicher Verkehr. Gibt die Verkehrsmenge pro Stunde, in etwa zur 30. höchsten Jahresstunde an. Dieser Wert wird in der Verkehrsplanung in vielfältiger Weise für zahlreiche Berechnungen eingesetzt.

Probleme

Autobahnnetz

Durch Baden-Württemberg verlaufen mit Stand 2007, 1.039 km Bundesautobahnen. Dies entspricht rund 8,3 Prozent der Länge des Bundesautobahnnetzes in Deutschland, wobei die Fläche Baden-Württembergs rund 10,0 Prozent der Fläche der Bundesrepublik Deutschland entspricht. Während die nördlichen Landesteile mit den Regierungsbezirken Stuttgart und Karlsruhe überwiegend von Autobahnen durchzogen sind, ist das Autobahnnetz im Süden erheblich dünner. Im Regierungsbezirk Freiburg verlaufen von Nord nach Süd die A 5 und A 81, im Regierungsbezirk Tübingen gibt es bis auf kurze Teilstücke der A 7, A 8 und A 96 keine Autobahn, die durch den Bezirk führt, alle anderen verlaufen am Rande des Bezirks, so dass die Größe des Regierungsbezirk Tübingen zwar mit 8.918 km² rund 24,9 % der Landesfläche beträgt, er allerdings nur über rund 10,0 % der Bundesautobahnen in Baden-Württemberg verfügt. Dies ist so wenig, dass der Regierungsbezirk Tübingen am schlechtesten mit Autobahnen aller Regierungsbezirke in Deutschland ausgestattet ist.



Fehlende oberzentrale Verbindungen

Aufgrund des unzureichenden Autobahnnetzes im Süden, fehlen in den Regierungsbezirken Freiburg und Tübingen leistungsfähige oberzentrale Verbindungen. Die Verbindung von Oberzentren erfolgt hier meist durch nicht ausgebaute Bundesstraßen mit Ortsdurchfahrten.



Regierungsbezirk Freiburg

- Keine Bundesautobahn im Bereich Basel - Karlsruhe - Stuttgart - Singen (Anteil Freiburg), zwischen den Autobahnen A 5, A 8, A 81 und A 98 (zur Hälfte im Vordringlichen und Weiteren Bedarf)
- Fünf (5) fehlende Verbindungen zwischen Oberzentren, davon eine (1) fast fertiggestellt, zwei (2) gemeinsame Projekte mit dem Regierungsbezirk Tübingen, davon eins (1) im Bezirk Freiburg bereits fertiggestellt, das andere (1) liegt zum größten Teil im Bereich Tübingen.

Regierungsbezirk Karlsruhe

- Keine Bundesautobahn im Bereich Basel - Karlsruhe - Stuttgart - Singen (Anteil Karlsruhe), zwischen den Autobahnen A 5, A 8, A 81 und A 98 (zur Hälfte im Vordringlichen und Weiteren Bedarf)
- Keine fehlenden Verbindungen zwischen Oberzentren.

Regierungsbezirk Stuttgart

- Keine Bundesautobahn im Bereich Stuttgart - Heilbronn - Crailsheim - Heidenheim, zwischen den Autobahnen A 81, A 6, A 7 und A 8.
- Keine fehlenden Verbindungen zwischen Oberzentren.

Regierungsbezirk Tübingen

- Keine Bundesautobahn im Bereich Singen, Stuttgart, Ulm, Friedrichshafen, zwischen den Autobahnen A 81, A 8, A 7 (BY) und A 96.
- Vier (4) fehlende Verbindungen zwischen Oberzentren, davon zwei (2) gemeinsame Projekte mit dem Regierungsbezirk Freiburg.

Details zu fehlenden oberzentralen Verbindungen

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 4,4 von 5,0:

(B27/B32/B311n/B463) **Reutlingen/Tübingen** - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - **Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Regierungsbezirk: Tübingen

Oberzentren: 2

Mittelzentren: 5

Nutzen: 4,4 von 5,0

DTV 2005: 17.900

SV 2005: 1.390

Bestehend: B27 (teilweise 4-streifig) - B463 (2-streifig) - B32 (2-streifig) - B311n (Weiterer Bedarf) - B32 (2-streifig), vorwiegend mit Ortsdurchfahrten und im Weiteren Bedarf.

E-Straße: -

Planung 1926: 2. Ordnung im Kraftwagenstraßennetz (Tübingen - Hechingen - Riedlingen - Ravensburg.)

Planung 1976: A 85 (Stuttgart - Reutlingen - Ravensburg) (1980 aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen.)

Bemerkung: Keine Bundesautobahn im Bereich Tübingen/Reutlingen mit Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten vorhanden.

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 3,6 von 5,0:

(B30) **Ulm/(Neu-Ulm)** - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - **Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Regierungsbezirk: Tübingen

Oberzentren: 2

Mittelzentren: 3

Nutzen: 3,6 von 5,0

DTV 2005: 20.400

SV 2005: 1.580

Bestehend: B 30 (bis Biberach 4-streifig) - B 30 (bis Oberessendorf teilweise 3-streifig) - B 30 (bis Baidt 2-streifig) - B 30 (bis Ravensburg 4-streifig) - B 30 (bis Friedrichshafen 2-streifig), überwiegend Weiterer Bedarf mit Ortsdurchfahrten.

E-Straße: -

Planung 1926: 1. Ordnung im Kraftwagenstraßennetz (Ulm - Ravensburg - Lindau)

Planung 1976: A 89 (Günzburg - Ulm - Ravensburg - Friedrichshafen) (1976 im Bau, 1980 aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen.)

Bemerkung: Keine Bundesautobahn im Bereich Ulm/(Neu-Ulm) bis Friedrichshafen vorhanden.

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 4,3 von 5,0:

(B311) **Villingen-Schwenningen** - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - **Ulm/(Neu-Ulm)**

Regierungsbezirke: Freiburg und Tübingen

Oberzentren: 2

Mittelzentren: 4

Nutzen: 4,3 von 5,0

DTV 2005: 11.000

SV 2005: 1.280

Bestehend: B 311 vorwiegend 2-streifig, teilweise 3-streifig, vorwiegend mit Ortsdurchfahrten und im Weiteren Bedarf.

E-Straße: -

Planung 1926: 2. Ordnung im Kraftwagenstraßennetz (Villingen-Schwenningen - Riedlingen - Ulm.)

Planung 1976: A 86 (Freiburg - Villingen-Schwenningen - Ulm) (1980 aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen.)

Bemerkung: Keine Bundesautobahn im Bereich Villingen-Schwenningen mit Ulm/(Neu-Ulm) vorhanden.

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 4,2 von 5,0:
 (B33) (Zürich -) Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten

Regierungsbezirke:	Freiburg und Tübingen, Kantone Thurgau (CH) und Zürich (CH)
Oberzentren:	3
Mittelzentren:	0
Nutzen:	4,2 von 5,0
DTV 2005:	21.900
SV 2005:	1.780
Bestehend:	Zürich bis zur Grenze D/CH Nationalstraße 4 (4-streifig) - Weiterführung als B 33 (teilweise 4-streifig) - unterbrochen bis Meersburg - B 31 (2-streifig) bis Friedrichshafen.
E-Straße:	-
Planung 1926:	Keine Planung, es wurde kein Bedarf gesehen.
Planung 1976:	Keine Planung, es wurde davon ausgegangen, dass die A 89 (B 30) und A 98 (B 31) den Verkehr aufnehmen.
Bemerkung:	Anteil des Regierungsbezirks Freiburg inzwischen fertiggestellt. Im Zuge der Neustrukturierung des klassifizierten Straßennetzes im Bodenseeraum soll die B 33 zwischen Meersburg und Ravensburg durch die neue B 30 und B 31 ersetzt werden.

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 3,7 von 5,0:

 04 - (A81/B33) **Villingen-Schwenningen** - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - **Konstanz**

Regierungsbezirk:	Freiburg
Oberzentren:	2
Mittelzentren:	3
Nutzen:	3,7 von 5,0
DTV 2005:	24.200
SV 2005:	2.070
Bestehend:	A 81 (4-streifig) - B 33 (teilweise 4-streifig), überwiegend 4-streifig, Vordringlicher Bedarf.
E-Straße:	E 41 (A 81)
Planung 1926:	Keine Planung, es wurde kein Bedarf gesehen.
Planung 1976:	A 81 (Würzburg - Stuttgart - Konstanz) (Abschnitt von AK Hegau bis Konstanz 1980 aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen.)
Bemerkung:	Keine Ortsdurchfahrten, bis auf Konstanz, welche allerdings nur durch Industriegebiet führt und nach dem Ausbau immer noch bestehen wird.

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 3,3 von 5,0:

 (B31) **Freiburg im Breisgau** - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - **Villingen-Schwenningen**

Regierungsbezirk:	Freiburg
Oberzentren:	2
Mittelzentren:	2
Nutzen:	3,3 von 5,0
DTV 2005:	20.100
SV 2005:	2.200
Bestehend:	B 31 (bis Kirchzarten 4-streifig) - B 31 (teilweise 3-streifig, vorwiegend 2-streifig), überwiegend Weiterer Bedarf
E-Straße:	-
Planung 1926:	2. Ordnung im Kraftwagenstraßennetz (Freiburg - Villingen-Schwenningen.)
Planung 1976:	A 86 (Freiburg - Villingen-Schwenningen - Ulm) (1980 aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen.)
Bemerkung:	Keine Bundesautobahn im Bereich Freiburg bis Villingen-Schwenningen vorhanden, führt durch einen Höhenzug im Hochschwarzwald.

Probleme

Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 3,1 von 5,0:

(B33) **Offenburg** - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - **Villingen-Schwenningen**

Regierungsbezirk:	Freiburg
Oberzentren:	2
Mittelzentren:	1
Nutzen:	3,1 von 5,0
DTV 2005:	14.600
SV 2005:	1.660
Bestehend:	B 33 (teilweise 4-streifig, teilweise 3-streifig, vorwiegend 2-streifig), überwiegend Weiterer Bedarf
E-Straße:	E 531
Planung 1926:	Keine Planung, es wurde kein Bedarf gesehen.
Planung 1976:	Von Offenburg bis Hornberg als Bundesautobahn ohne Nummer, weiter bis Villingen-Schwenningen als B 33 (ohne Planung.)
Bemerkung:	Keine Bundesautobahn im Bereich Offenburg bis Villingen-Schwenningen vorhanden, führt durch einen Höhenzug im Schwarzwald.

Projektliste fehlende oberzentrale Verbindungen

RB Tü - Landesentwicklungsachse mit **Verbindungswirkung 4,4** von 5,0:

(B27/B32/B311n/B463) **Reutlingen/Tübingen** - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - **Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
115	B 27	Nehren–Bodelshausen	BW8507	VB
126	B 27	Tübingen (Bläsibad)–Nehren	-	VB
127	B 27	Tübingen–Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	VB
186	B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	BW8157	WB*
187	B 32	OU Boms	BW8152	WB
189	B 32	OU Herbertingen mit Verlegung B 311	-	VB
193	B 32	OU Staig	BW8158	WB
194	B 32	Verlegung bei Blitzenreute	BW8159	WB
245	B 311n	Sigmaringen (L 456)–Mengen	BW7221	WB
283	B 463	OU Lautlingen	BW8261	VB

RB FR/TÜ - Landesentwicklungsachse mit **Verbindungswirkung 4,3** von 5,0:

(B311) **Villingen-Schwenningen** - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - **Ulm(Neu-Ulm)**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
235	B 311	Ehingen/Stetten–Ehingen	BW7619	WB
236	B 311	Ehingen–Gamerschwang	BW7619	WB
237	B 311	OU Deppenhausen	BW7619	WB
238	B 311	OU Immendingen	BW8214	WB
239	B 311	OU Neuhausen ob Eck	BW8215	VB
240	B 311	OU Obermarchtal	BW7619	WB
241	B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	-	WB*
242	B 311	OU Unlingen	BW8220	VB
243	B 311	Querspange Erbach–Dellmensingen (B 30)	BW7703	VB
244	B 311	Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	-	VB

RB FR - Landesentwicklungsachse mit **Verbindungswirkung 4,2** von 5,0:

(B33) (Zürich -) **Konstanz** - **Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
166	B 31	Friedrichshafen/Waggershausen–FN/B 30alt	BW6151	VB
168	B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	BW6525	VB
170	B 31	Meersburg/West–Stetten	BW6525	VB
171	B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	BW6525	VB
180	B 31	Stetten–Immenstaad	BW6525	VB
182	B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	BW6525	VB
183	B 31	Überlingen/West–Überlingen/Ost	BW6525	VB
200	B 33	Konstanz-Rheinbrücke–Bgr. D/CH	-	VB
204	B 33	Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)	BW8630	WB

Probleme

RB FR - Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 3,7 von 5,0:

04 - (A81/B33) **Villingen-Schwenningen** - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - **Konstanz**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
196	B 33	Allensbach/West–Konstanz (Landeplatz)	BW6161	VB
199	B 33	Konstanz (Landeplatz)–westl. Rheinbrücke	BW6161	VB

RB Tü - Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 3,6 von 5,0:

(B30) **Ulm(/Neu-Ulm)** - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - **Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
155	B 30	Biberach (Riß)–Hochdorf	BW6512	WB
156	B 30	Hochdorf–Oberessendorf	BW6512	WB
157	B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	BW6512	WB
158	B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	BW6512	WB
159	B 30	OU Enzisreute	BW6512	WB
160	B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	WB
154	B 30	Baindt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach (BA 6)	BW6513	VB
161	B 30	Ravensburg/Eschach-Friedrichshafen (B 31)	BW6513	VB

RB FR - Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 3,3 von 5,0:

(B31) **Freiburg im Breisgau** - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - **Villingen-Schwenningen**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
164	B 31	Döggingen–Hüfingen	BW5514	WB
165	B 31	Friedenweiler–Unadingen	BW5514	WB
167	B 31	Hinterzarten–Titisee	BW5514	WB
169	B 31	Kirchzarten–Buchenbach	BW5514	WB
172	B 31	OU Döggingen (2. BA)	-	VB
174	B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	BW5514	WB*
175	B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	BW5514	WB
176	B 31	OU Freiburg-Ost (Freiburg–Kirchzarten)	-	VB
177	B 31	OU Hinterzarten/Oberhölsteig	BW5514	WB
178	B 31	Stadttunnel Freiburg	BW8613	VB
179	B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	BW8613	WB*
181	B 31	Titisee–Friedenweiler	BW5514	WB

RB FR - Landesentwicklungsachse mit Verbindungswirkung 3,1 von 5,0:

(B33) **Offenburg** - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - **Villingen-Schwenningen**

Lfd-Nr.	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität
197	B 33	Elgersweier–Gengenbach	BW7614	WB*
198	B 33	Gengenbach–Steinach	BW7614	WB
201	B 33	OU Gutach	BW8166	WB
202	B 33	OU Haslach	BW8167	VB
203	B 33	OU Hornberg	-	VB

Beispiel einer oberzentralen Verbindung über eine herkömmliche Bundesstraße

Fehlende oberzentrale Verbindungen sind nicht zu unterschätzen. Am Beispiel der Bundesstraße 30 wird nachfolgend eine solche vorgestellt. Verbunden werden durch die B 30 die Oberzentren Ulm/(Neu-Ulm) und Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten zu weiten Teilen über eine herkömmliche Bundesstraße mit Ortsdurchfahrten.



► B 30 Ortsumgehung Bad Waldsee in Fahrtrichtung Biberach.



► B 30 Ortsdurchfahrt Gaisbeuren. Die B 30 führt an manchen Häusern nur knapp vorbei.

Probleme



► B 30 Ortsdurchfahrt Gaisbeuren kurz vor dem Ortsende in Richtung Ravensburg.



► B 30 kurz vor Ravensburg aus Richtung Friedrichshafen.



► B 30 Ortseingang Ravensburg aus Richtung Friedrichshafen.

Projekte mit überlasteten Abschnitten

Anhand des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), aber auch des Highway Capacity Manual (HCM) lässt sich die Belastung jeder Straße einstufen. Anhand des HCM 2000 wurden folgende Projekte, die nicht im Bau oder bereits fertiggestellt sind, ermittelt, bei denen die heute bestehenden oder die zu ersetzenden Streckenabschnitte überlastet sind und voraussichtlich auch in 2015 weiterhin überlastet sein werden. Die dargestellte Verkehrsbelastung für 2015 ist der Prognosewert.

Straße	Abschnitt	Projekt	Verkehrsbelastung		Priorität	
			2005	2015	Bund	Land
1. Ortsumgehungsprojekte						
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	22.100	-	WB*	kein Bedarf
B 30	OU Enzisreute	BW6512	20.000	22.000	WB	kein Bedarf
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	20.000	22.000	WB	kein Bedarf
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	19.400	21.000	WB	kein Bedarf
2. Neubauprojekte, die zum Teil ebenfalls Ortsdurchfahrten entlasten						
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	BW7603	21.300	23.000	WB*	C*
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	BW7603	21.300	23.000	VB	B4
B 27	Nehren–Bodelshausen	BW8507	30.100	26.000	VB	B4
B 27	Tübingen–Bläsiabad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	28.300	29.000	VB	B4
B 29a	Aalen–Unterkochen, nach Abstufung B 19	BW8120	30.100	-	WB*	C*
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	BW6513	18.700	19.000	VB	B4
B 31	Stadttunnel Freiburg	BW8613	33.700	18.000	WB*	C*
B 33	A 5–Elgersweier	BW7614	19.400	-	VB	B3
3. Ausbauprojekte bestehender Abschnitte						
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	HE5021	88.100	90.000	WB	kein Bedarf
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	BW7605	22.600	28.000	WB	kein Bedarf
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Osteil–A 5)	-	34.500	-	WB	kein Bedarf
B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	BW7605	21.900	28.000	VB	C5
B 27	Bad Friedrichshall–A 6	BW7087	29.600	38.000	WB*	C*
B 29	Essingen–Aalen	BW7611	30.100	26.000	VB	B2
B 31	Hinterzarten–Titisee	BW5514	19.400	21.000	WB	kein Bedarf
B 31	Meersburg/West–Stetten	BW6525	24.900	26.000	VB	B4
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	BW6525	24.900	26.000	VB	C6
B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	BW6525	24.900	26.000	VB	C5
B 33	Elgersweier–Gengenbach	BW7614	19.400	-	WB*	B*
B 39	Lgr. RP/BW–L 722 Lushof	BW8288	27.100	-	WB	kein Bedarf
B 312	Metzingen–Metzingen/West	BW8227	21.400	24.000	WB	kein Bedarf
B 317	Lörrach–Schopfheim	BW8247	21.500	24.000	WB	kein Bedarf
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	BW8256	31.500	28.000	WB	kein Bedarf
B 500	A 5–Landesgrenze	BW5032	19.100	31.000	WB	kein Bedarf

Projekte mit besonders hohem Konfliktpotential

Das Konfliktpotential setzt sich aus den ermittelten Nutzungskonflikten zusammen, die summiert werden. Dabei wird jeder Konflikt mit einem Punkt gewichtet. So konnten maximal fünf Punkte erreicht werden.

Konflikt	Punkte
Der Ist-DTV von 2005 entspricht bei Bundesstraßen den Stufen "hohe Belastung", "sehr hohe Belastung" oder "herausragende Belastung" oder entspricht bei Bundesautobahnen "obere mittlere Belastung", "hohe Belastung" oder "herausragende Belastung", vorausgesetzt, dass der DTV laut Prognosen weiter ansteigen oder nicht stark sinken wird.	1
Der SV von 2005 entspricht bei Bundesstraßen den Stufen "hohe Belastung", "sehr hohe Belastung" oder "herausragende Belastung" oder entspricht bei Bundesautobahnen "hohe Belastung", "sehr hohe Belastung" oder "herausragende Belastung", vorausgesetzt, dass der SV laut Prognosen weiter ansteigen oder nicht stark sinken wird.	1
Der Level Of Service (LOS), also der Verkehrsfluss nach HCM 2000, beträgt für die prognostizierte Verkehrsmenge D, E oder F, also hohe Belastung, sehr hohe Belastung oder Überlastung.	1
Die RAS-N IST Kategoriegruppe ist C, also eine angebaute Ortsdurchfahrt.	1
Die RAS-N IST Einstufung ist problematisch, besonders problematisch oder nicht vertretbar, vorausgesetzt, dass sich diese nicht durch die Realisierung eines anderen Projekts voraussichtlich auf "optimal" bessert.	1

Die folgende Liste enthält alle Projekte bei denen mindestens vier Konflikte gezählt wurden, wobei nur Projekte enthalten sind, die noch nicht fertiggestellt und ebenfalls noch nicht im Bau sind.

Straße	Abschnitt	Projekt	Konflikte	Priorität	
				Bund	Land
1. Ortsumgehungsprojekte mit Fünf Konflikten					
B 30	OU Enzisreute	BW6512	5	WB	kein Bedarf
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	5	WB	kein Bedarf
2. Ortsumgehungsprojekte mit Vier Konflikten					
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	4	WB*	kein Bedarf
B 14	OU Oppenweiler	BW8074	4	VB	B4
B 27	OU Jagstfeld	BW8101	4	WB	kein Bedarf
B 27	OU Schömburg	BW6506	4	WB*	C*
B 29	OU Mögglingen	-	4	VB	A1
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	BW5514	4	WB*	kein Bedarf
B 31	OU Hinterzarten/Oberhölsteig	BW5514	4	WB	kein Bedarf
B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	BW6156	4	WB	kein Bedarf
B 33	OU Haslach	BW8167	4	VB	B5
B 35	OU Bruchsal	BW8174	4	WB*	C*
B 35	OU Helmsheim	BW8173	4	WB	kein Bedarf
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	BW8201	4	WB	kein Bedarf
B 463	OU Lautlingen	BW8261	4	VB	B3
3. Neubauprojekte, die zum Teil ebenfalls Ortsdurchfahrten entlasten mit Fünf Konflikten					
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	BW7603	5	WB*	C*
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	BW7603	5	VB	B4
B 27	Nehren–Bodelshausen	BW8507	5	VB	B4
4. Neubauprojekte, die zum Teil ebenfalls Ortsdurchfahrten entlasten mit Vier Konflikten					
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	BW7602	4	VB	B3
B 10	Mühlacker–Lienzingen	BW6604	4	WB	kein Bedarf
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	BW8067	4	WB	kein Bedarf
B 27	Balingen/Süd–Dotternhausen	BW6506	4	WB*	C*
B 27	Tübingen–Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	4	VB	B4

Probleme

B 29	Nordoststring Stuttgart	BW6286	4	WB	kein Bedarf
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	BW6513	4	VB	B4
B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	BW6525	4	VB	A2
B 31	Stadttunnel Freiburg (1. Röhre)	BW8613	4	VB	C6
B 31	Stetten–Immenstaad	BW6525	4	VB	B4
B 311	Querspange Erbach–Dellmensingen (B 30)	BW7703	4	VB	B4
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	4	WB	kein Bedarf
5. Ausbauprojekte bestehender Abschnitte					
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	BW6525	4	VB	C6
B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	BW8613	4	WB*	C*

Hauptachsen mit hohem bis herausragendem Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrten

Hauptachsen dienen in erster Linie dem überregionalen Verkehr und verbinden Oberzentren mit Oberzentren oder binden Mittelzentren an Oberzentren an. Daher sollten diese Verkehrswege möglichst ortsdurchfahrtsfrei sein. Dennoch gibt es in Baden-Württemberg derzeit folgende Abschnitte der Hauptachsen mit hohem bis herausragenden Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrten.

Regierungsbezirk Freiburg

- ▶ B 31 Breisach - Freiburg - Hüfingen
- ▶ B 33 Allensbach - Konstanz
- ▶ B 317 Schopfheim - Weil am Rhein

Regierungsbezirk Karlsruhe

- ▶ -keine-

Regierungsbezirk Stuttgart

- ▶ B 10 Geislingen (Steige) - Stuttgart
- ▶ B 14 Backnang - Waiblingen
- ▶ B 29 Lorch - Aalen

Regierungsbezirk Tübingen

- ▶ B 27 Tübingen - Hechingen
- ▶ B 30 Bad Waldsee - Friedrichshafen
- ▶ B 31 Stetten - Friedrichshafen

Projekte mit Prioritätskonflikten

Prioritätskonflikte sind Konflikte, die auftreten, wenn der tatsächliche Bedarf und die Priorität von Bund und Land auseinander gehen. Das heißt, besteht zum Beispiel für ein Projekt ein hoher Bedarf, der Bund stuft dieses allerdings in den Weiteren Bedarf ein, so entsteht ein Prioritätskonflikt. Der Prioritätskonflikt errechnet sich aus

- der Priorität des Bundes (Vordringliche Bedarf, Weiterer Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht),
- der Priorität des Landes (A1, A2, B*, B2, B3, B4, B5, C*, C4, C5, C6 und "kein Bedarf") und
- des ermittelten Projektnutzens.

Je weiter Priorität und Nutzen auseinander gehen, desto höher ist der Prioritätskonflikt. Maximal können fünf Punkte erreicht werden, wobei ein Wert bis 2 noch unbedenklich ist. Der höchste Projektnutzen aller Projekte in Baden-Württemberg beträgt zum Vergleich 41,5.

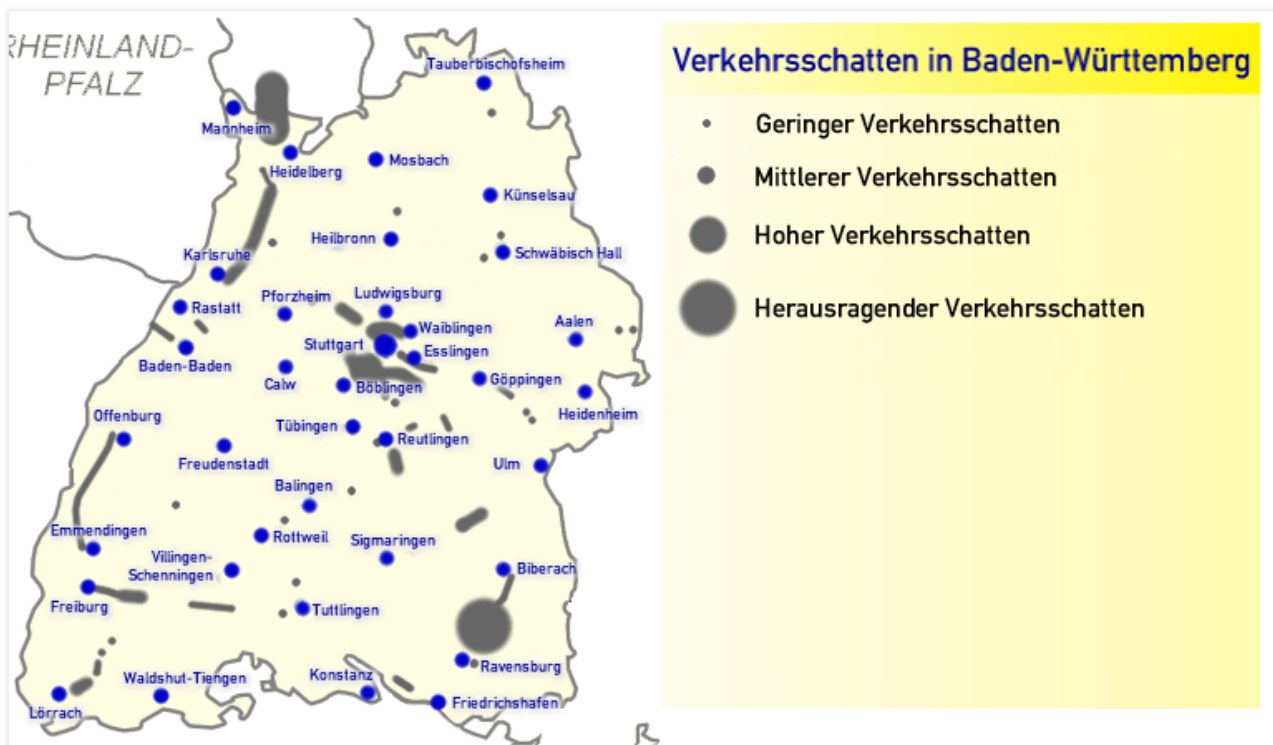
Straße	Abschnitt	Projekt	Nutzen	Priorität		Prioritätskonflikt
				Bund	Land	
1. Projekte mit herausragendem Prioritätskonflikt						
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	HE5021	41,5	WB	kein Bedarf	5,0 herausragender Konflikt
2. Projekte mit sehr hohem Prioritätskonflikt						
A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	BW5015	40,5	WB	kein Bedarf	4,9 sehr hoher Konflikt
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	BW5002	39,7	WB	kein Bedarf	4,8 sehr hoher Konflikt
A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	BW5015	39,5	WB	kein Bedarf	4,8 sehr hoher Konflikt
A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	BW5015	39,5	WB	kein Bedarf	4,8 sehr hoher Konflikt
A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	BW5015	39,5	WB	kein Bedarf	4,8 sehr hoher Konflikt
B 30	OU Enzisreute	BW6512	37,0	WB	kein Bedarf	4,5 sehr hoher Konflikt
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	37,0	WB	kein Bedarf	4,5 sehr hoher Konflikt
B 27	AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen	BW7287	36,0	WB	kein Bedarf	4,3 sehr hoher Konflikt
A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	BW5501	34,8	WB	kein Bedarf	4,2 sehr hoher Konflikt
B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	BW6512	34,6	WB	kein Bedarf	4,2 sehr hoher Konflikt
B 30	Hochdorf–Oberessendorf	BW6512	34,6	WB	kein Bedarf	4,2 sehr hoher Konflikt
3. Projekte mit hohem Prioritätskonflikt						
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	BW5009	33,0	WB	kein Bedarf	4,0 hoher Konflikt
B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen	BW5054	32,9	WB	kein Bedarf	4,0 hoher Konflikt
A 5	Freiburg Mitte–Bgr. D/CH	BW5502	32,8	WB	kein Bedarf	4,0 hoher Konflikt
B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	BW6512	32,8	WB	kein Bedarf	4,0 hoher Konflikt
B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	BW6512	32,6	WB	kein Bedarf	3,9 hoher Konflikt
B 317	Zell–Hausen	BW8250	32,0	WB	kein Bedarf	3,9 hoher Konflikt
B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen	BW5054	31,8	WB	kein Bedarf	3,8 hoher Konflikt
A 6	AK Mannheim–AD Hockenheim	BW5008	31,1	WB	kein Bedarf	3,8 hoher Konflikt
B 10	Esslingen–Plochingen Dreieck	BW5054	30,4	WB	kein Bedarf	3,7 hoher Konflikt
B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	BW8066	30,2	WB	kein Bedarf	3,6 hoher Konflikt
B 317	Lörrach–Schopfheim	BW8247	29,5	WB	kein Bedarf	3,6 hoher Konflikt
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	BW7605	29,3	WB	kein Bedarf	3,5 hoher Konflikt
A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE	RP6601	29,2	WB	kein Bedarf	3,5 hoher Konflikt
B 311	OU Deppenhausen	BW7619	26,3	WB	kein Bedarf	3,2 hoher Konflikt
B 311	OU Obermarchtal	BW7619	26,3	WB	kein Bedarf	3,2 hoher Konflikt
B 317	OU Atzenbach	BW8248	26,1	WB	kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 311	Ehingen/Stetten–Ehingen	BW7619	25,9	WB	kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 311	Ehingen–Gamerschwang	BW7619	25,9	WB	kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	BW8067	25,8	WB	kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 33	OU Gutach	BW8166	25,6	WB	kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 311	OU Immendingen	BW8214	25,4	WB	kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	25,2	WB	kein Bedarf	3,0 hoher Konflikt
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	BW5505	25,1	WB	kein Bedarf	3,0 hoher Konflikt

Probleme

B 31	Hinterzarten–Titisee	BW5514	25,0	WB kein Bedarf	3,0 hoher Konflikt
4. Projekte mit mittlerem Prioritätskonflikt					
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	BW8249	24,6	WB kein Bedarf	3,0 mittlerer Konflikt
A 98	Bad Säckingen–Murg	BW5505	24,1	WB kein Bedarf	2,9 mittlerer Konflikt
B 290	Königshofen–Bad Mergentheim	BW7188	23,8	WB kein Bedarf	2,9 mittlerer Konflikt
A 656	AS Mannheim/West–AK Mannheim	BW7029	23,8	WB kein Bedarf	2,9 mittlerer Konflikt
B 31	Döggingen–Hüfingen	BW5514	23,0	WB kein Bedarf	2,8 mittlerer Konflikt
B 31	Friedenweiler–Unadingen	BW5514	23,0	WB kein Bedarf	2,8 mittlerer Konflikt
B 31	Kirchzarten–Buchenbach	BW5514	23,0	WB kein Bedarf	2,8 mittlerer Konflikt
B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	BW5514	23,0	WB kein Bedarf	2,8 mittlerer Konflikt
B 31	Titisee–Friedenweiler	BW5514	23,0	WB kein Bedarf	2,8 mittlerer Konflikt
B 500	A 5–Landesgrenze	BW5032	22,6	WB kein Bedarf	2,7 mittlerer Konflikt
B 10	OU Urspring	BW8058	22,5	WB kein Bedarf	2,7 mittlerer Konflikt
B 10	OU Amstetten	BW8055	22,3	WB kein Bedarf	2,7 mittlerer Konflikt
A 656	AK Mannheim–AK Heidelberg	BW7030	21,8	WB kein Bedarf	2,6 mittlerer Konflikt
A 656	AK Heidelberg–AS Wieblingen	BW7031	21,5	WB kein Bedarf	2,6 mittlerer Konflikt
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	21,0	WB kein Bedarf	2,5 mittlerer Konflikt
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	BW8256	20,4	WB kein Bedarf	2,5 mittlerer Konflikt
B 29	Nordosttring Stuttgart	BW6286	19,8	WB kein Bedarf	2,4 mittlerer Konflikt
B 27	OU Neukirch	BW6506	19,7	WB kein Bedarf	2,4 mittlerer Konflikt
B 14	OU Michelfeld	BW8291	19,2	WB kein Bedarf	2,3 mittlerer Konflikt
B 10	Geislingen/Ost–Amstetten (Geislinger Steige)	BW8059	18,9	WB kein Bedarf	2,3 mittlerer Konflikt
B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	BW8246	18,1	WB kein Bedarf	2,2 mittlerer Konflikt
B 32	Verlegung bei Blitzenreute	BW8159	18,0	WB kein Bedarf	2,2 mittlerer Konflikt
B 27	OU Jagstfeld	BW8101	17,9	WB kein Bedarf	2,2 mittlerer Konflikt
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	BW8122	17,9	WB kein Bedarf	2,2 mittlerer Konflikt
B 14	OU Rietheim-Weilheim	BW8075	17,8	WB kein Bedarf	2,1 mittlerer Konflikt
B 312	Metzingen–Metzingen/West	BW8227	17,2	WB kein Bedarf	2,1 mittlerer Konflikt
B 10	Mühlacker–Lienzingen	BW6604	17,1	WB kein Bedarf	2,1 mittlerer Konflikt
B 10	Illingen–Enzweihingen	BW6604	16,7	WB kein Bedarf	2,0 mittlerer Konflikt

Projekte mit Verkehrsschatten

Bisher wurde als Verkehrsschatten bezeichnet, wenn sich jemand benachteiligt fühlte, da bei ihm nichts gebaut wird. Dies ist allerdings eine reine subjektive Empfindung. Deshalb werden erstmals Verkehrsschatten aus der Anzahl der ermittelten Nutzungskonflikte und dem Prioritätskonflikt berechnet. Maximal können 5 Punkte erreicht werden, wobei von Verkehrsschatten erst bei einer errechneten Punktezahl von 2 oder höher gesprochen werden kann. Der höchste Projektnutzen aller Projekte in Baden-Württemberg beträgt zum Vergleich 41,5. Die Höchstpunktzahl der Nutzungskonflikte beträgt 5,0. Anzumerken ist, dass es keine Projekte mit "sehr hohem" Verkehrsschatten gibt, während zwei Projekte die Stufe "herausragender Verkehrsschatten" erreichen.



Abkürzungen

NK = Nutzungskonflikte
 PK = Prioritätskonflikt

Straße	Abschnitt	Projekt	Nutzen	NK	PK	Verkehrsschatten
1. Projekte mit herausragendem Verkehrsschatten						
B 30	OU Enzisreute	BW6512	37,0	5	4,5	5,0 herausragender Verkehrsschatten
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	37,0	5	4,5	5,0 herausragender Verkehrsschatten
2. Projekte mit hohem Verkehrsschatten						
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	HE5021	41,5	3	5,0	3,4 hoher Verkehrsschatten
A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	BW5015	40,5	3	4,9	3,3 hoher Verkehrsschatten
3. Projekte mit mittlerem Verkehrsschatten						
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	BW8067	25,8	4	3,1	2,8 mittlerer Verkehrsschatten
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	25,2	4	3,0	2,7 mittlerer Verkehrsschatten
B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	BW8066	30,2	3	3,6	2,5 mittlerer Verkehrsschatten

Probleme

noch Tabelle Verkehrsschatten

Straße	Abschnitt	Projekt	Nutzen	NK	PK	Verkehrsschatten
B 317	Lörrach–Schopfheim	BW8247	29,5	3	3,6	2,4 mittlerer Verkehrsschatten
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	BW7605	29,3	3	3,5	2,4 mittlerer Verkehrsschatten
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	21,0	4	2,5	2,3 mittlerer Verkehrsschatten
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	BW5002	39,7	2	4,8	2,2 mittlerer Verkehrsschatten
B 29	Nordoststring Stuttgart	BW6286	19,8	4	2,4	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
B 311	OU Deppenhäuser	BW7619	26,3	3	3,2	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
B 311	OU Obermarchtal	BW7619	26,3	3	3,2	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	BW5015	39,5	2	4,8	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	BW5015	39,5	2	4,8	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	BW5015	39,5	2	4,8	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
B 31	Hinterzarten–Titisee	BW5514	25,0	3	3,0	2,0 mittlerer Verkehrsschatten
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	BW7603	31,2	5	1,8	2,0 mittlerer Verkehrsschatten
B 27	AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen	BW7287	36,0	2	4,3	2,0 mittlerer Verkehrsschatten
4. Projekte mit geringem Verkehrsschatten						
B 27	OU Jagstfeld	BW8101	17,9	4	2,2	1,9 geringer Verkehrsschatten
A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	BW5501	34,8	2	4,2	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	BW6512	34,6	2	4,2	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 30	Hochdorf–Oberessendorf	BW6512	34,6	2	4,2	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 10	Mühlacker–Lienzingen	BW6604	17,1	4	2,1	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 500	A 5–Landesgrenze	BW5032	22,6	3	2,7	1,8 geringer Verkehrsschatten
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	BW5009	33,0	2	4,0	1,8 geringer Verkehrsschatten
B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen	BW5054	32,9	2	4,0	1,8 geringer Verkehrsschatten
B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	BW6512	32,8	2	4,0	1,8 geringer Verkehrsschatten
B 35	OU Helmsheim	BW8173	16,3	4	2,0	1,8 geringer Verkehrsschatten
B 317	Zell–Hausen	BW8250	32,0	2	3,9	1,7 geringer Verkehrsschatten
B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen	BW5054	31,8	2	3,8	1,7 geringer Verkehrsschatten
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	BW8256	20,4	3	2,5	1,7 geringer Verkehrsschatten
B 10	Esslingen–Plochinger Dreieck	BW5054	30,4	2	3,7	1,6 geringer Verkehrsschatten
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	BW5514	23,4	4	1,8	1,6 geringer Verkehrsschatten
B 27	OU Neukirch	BW6506	19,7	3	2,4	1,6 geringer Verkehrsschatten
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	BW8201	14,3	4	1,7	1,5 geringer Verkehrsschatten

noch Tabelle Verkehrsschatten

Straße	Abschnitt	Projekt	Nutzen	NK	PK	Verkehrsschatten
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	BW8122	17,9	3	2,2	1,5 geringer Verkehrsschatten
B 14	OU Rietheim-Weilheim	BW8075	17,8	3	2,1	1,4 geringer Verkehrsschatten
B 317	OU Atzenbach	BW8248	26,1	2	3,1	1,4 geringer Verkehrsschatten
B 312	Metzingen–Metzingen/West	BW8227	17,2	3	2,1	1,4 geringer Verkehrsschatten
B 33	OU Gutach	BW8166	25,6	2	3,1	1,4 geringer Verkehrsschatten
B 311	OU Immendingen	BW8214	25,4	2	3,1	1,4 geringer Verkehrsschatten
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	BW8249	24,6	2	3,0	1,3 geringer Verkehrsschatten
B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	BW6156	12,2	4	1,5	1,3 geringer Verkehrsschatten
B 29	OU Pflaumloch	BW8121	16,1	3	1,9	1,3 geringer Verkehrsschatten
B 290	Königshofen–Bad Mergentheim	BW7188	23,8	2	2,9	1,3 geringer Verkehrsschatten
B 31	Döggingen–Hüfingen	BW5514	23,0	2	2,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 31	Friedenweiler–Unadingen	BW5514	23,0	2	2,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 31	Kirchzarten–Buchenbach	BW5514	23,0	2	2,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	BW5514	23,0	2	2,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 31	Titisee–Friedenweiler	BW5514	23,0	2	2,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 10	OU Urspring	BW8058	22,5	2	2,7	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 10	OU Amstetten	BW8055	22,3	2	2,7	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 32	OU Jungingen	BW8155	14,6	3	1,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 465	OU Owen und Lenningen	BW8511	14,5	3	1,7	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	BW6525	35,1	4	1,2	1,1 geringer Verkehrsschatten
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	BW8265	13,6	3	1,6	1,1 geringer Verkehrsschatten
B 14	OU Michelfeld	BW8291	19,2	2	2,3	1,0 geringer Verkehrsschatten
B 19	OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	BW8083	12,7	3	1,5	1,0 geringer Verkehrsschatten

Rangliste nach Bedarf

Es ist zwar aufgrund der Planungsstände nicht möglich die Projekte im Bundesverkehrswegeplan nach Bedarf abzuarbeiten, zur Verdeutlichung, welchen Nutzen welches Projekt nach der angewandten Methodik hat, wird dennoch auf den folgenden Seiten eine Rangliste nach Bedarf dargestellt. Enthalten sind alle Bundesfernstraßenprojekte in Baden-Württemberg. In einer ersten Tabelle befinden sich die bewerteten Projekte absteigend sortiert nach Bedarf, in einer zweiten Tabelle Projekte, die aufgrund lückenhafter Daten nicht bewertet werden konnten.

Tabelle 1: Rangliste nach Bedarf

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
1	A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	HE5021	WB	kein Bedarf	nach 2035	41,5
2	A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	40,5
3	A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	BW5002	WB	kein Bedarf	nach 2035	39,7
4	A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	39,5
4	A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	39,5
4	A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	BW5015	WB	kein Bedarf	nach 2035	39,5
5	A 8	AS Wurmberg–AS Heimsheim	BW5018	VB	A1	bis 2015	39,3
5	A 8	ö AS Pforzheim/Nord–AS Wurmberg	BW5018	VB	B2	2015-2025	39,3
6	B 30	OU Enzisreute	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	37,0
6	B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	37,0
7	A 5	AS Baden-Baden–AS Bühl	BW5003	VB	A1	bis 2015	36,5
7	A 5	AS Bühl–AS Achern	BW5003	VB	A1	bis 2015	36,5
8	A 8	AS Ulm/West–AS Ulm/Ost	BY5015	VB	B3	2015-2025	36,4
8	A 8	Hohenstadt–AS Ulm/West	BY5015	VB	B3	2015-2025	36,4
9	A 5	AS Appenweier–AS Offenburg	BW5006	VB	A1	bis 2015	36,2
10	B 27	AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen	BW7287	WB	kein Bedarf	nach 2035	36,0
11	B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	BW6513	VB	B4	2015-2025	35,9
12	B 30	Baindt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach (BA 6)	BW6513	VB	A2	bis 2015	35,7
13	A 3	Lgr. BY/BW–Lgr. BW/BY	-	VB	B3	2015-2025	35,5
14	B 10	Süßen/Ost–Gingen/Ost	BW7603	VB	B2	2015-2025	35,4
15	B 31	Meersburg/West–Stetten	BW6525	VB	B4	2015-2025	35,3
15	B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	BW6525	VB	C5	2025-2035	35,3
16	A 81	AS Sindelfingen/Ost–AS Böblingen-Hulb	BW5019	VB	A2	bis 2015	35,2
16	A 81	AS Böblingen-Hulb–AS Gärtringen	BW5019	VB	A2	bis 2015	35,2
17	B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	BW6525	VB	C6	2025-2035	35,1
18	A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	BW5501	WB	kein Bedarf	nach 2035	34,8
18	A 5	AS Teningen–AS Freiburg/Mitte	BW5501	VB	C4	2025-2035	34,8
19	B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	34,6
19	B 30	Hochdorf–Oberessendorf	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	34,6
20	B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	BW7603	VB	B4	2015-2025	34,1
21	A 5	AK Heidelberg–AK Walldorf	BW5001	VB	C4	2025-2035	33,4
22	A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	BW5009	WB	kein Bedarf	nach 2035	33,0
23	B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen	BW5054	WB	kein Bedarf	nach 2035	32,9
24	A 5	Freiburg Mitte–Bgr. D/CH	BW5502	WB	kein Bedarf	nach 2035	32,8
25	B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	32,8
26	B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	BW6525	VB	A2	bis 2015	32,7
26	B 31	Stetten–Immenstaad	BW6525	VB	B4	2015-2025	32,7
27	B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	BW6512	WB	kein Bedarf	nach 2035	32,6
28	B 31	Überlingen/West–Überlingen/Ost	BW6525	VB	B2	2015-2025	32,3
29	B 317	Zell–Hausen	BW8250	WB	kein Bedarf	nach 2035	32,0
30	B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen	BW5054	WB	kein Bedarf	nach 2035	31,8
31	B 29	Essingen–Aalen	BW7611	VB	B2	2015-2025	31,6

Rangliste nach Bedarf

noch Tabelle 1: Rangliste nach Bedarf

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
32	B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	BW7603	WB*	C*	2025-2035	31,2
33	A 6	AK Mannheim–AD Hockenheim	BW5008	WB	kein Bedarf	nach 2035	31,1
34	B 10	Esslingen–Plochinger Dreieck	BW5054	WB	kein Bedarf	nach 2035	30,4
35	B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	BW8066	WB	kein Bedarf	nach 2035	30,2
36	A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	BW7602	VB	B3	2015-2025	29,5
37	B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	BW7605	VB	C5	2025-2035	29,5
38	B 317	Lörrach–Schopfheim	BW8247	WB	kein Bedarf	nach 2035	29,5
39	B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	BW7605	WB	kein Bedarf	nach 2035	29,3
40	A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE	RP6601	WB	kein Bedarf	nach 2035	29,2
41	A 98	Bad Säckingen–Murg	BW7602	VB	B4	2015-2025	28,5
42	B 14	Backnang/West–Neilmersbach	BW6071	VB	B3	2015-2025	28,4
43	B 294	OU Winden	BW8194	VB	B2	2015-2025	28,0
44	A 6	AK Weinsberg–AS Kupferzell	BW5011	VB	B3	2015-2025	27,7
45	B 29	Schwäbisch Gmünd–Hussenhofen	BW7611	VB	C6	2025-2035	27,6
46	A 6	AS Kupferzell–Crailsheim–Lgr. BW/BY	BW5012	WB*	B*	2015-2025	27,1
47	B 29	Böbingen–Mögglingen	BW7611	VB	C5	2025-2035	26,6
47	B 29	Hussenhofen–Böbingen	BW7611	VB	C6	2025-2035	26,6
48	B 27	Tübingen–Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	VB	B4	2015-2025	26,5
49	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)	BW8065	VB	B4	2015-2025	26,4
50	B 311	OU Deppenhhausen	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	26,3
50	B 311	OU Obermarchtal	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	26,3
51	B 317	OU Atzenbach	BW8248	WB	kein Bedarf	nach 2035	26,1
52	B 311	Ehingen/Stetten–Ehingen	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,9
52	B 311	Ehingen–Gamerschwang	BW7619	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,9
53	B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	BW8067	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,8
54	B 33	OU Gutach	BW8166	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,6
55	B 311	OU Immendingen	BW8214	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,4
56	B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,2
57	B 10	OU Luizhausen	BW8057	VB	A1	2006	25,1
58	A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	BW5505	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,1
59	B 27	Nehren–Bodelshausen	BW8507	VB	B4	2015-2025	25,1
60	B 294	OU Elzach	BW8192	VB	B2	bis 2015	25,0
61	B 31	Hinterzarten–Titisee	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	25,0
62	B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	BW8613	WB*	C*	2025-2035	25,0
63	B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	-	WB*	C*	2025-2035	24,8
63	B 311	OU Unlingen	BW8220	VB	B3	2015-2025	24,8
64	B 317	OU Schönau im Schwarzwald	BW8249	WB	kein Bedarf	nach 2035	24,6
65	A 98	Bad Säckingen–Murg	BW5505	WB	kein Bedarf	nach 2035	24,1
66	B 463	OU Lautlingen	BW8261	VB	B3	2015-2025	24,0
67	B 290	Königshofen–Bad Mergentheim	BW7188	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,8
68	A 656	AS Mannheim/West–AK Mannheim	BW7029	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,8
69	B 14	OU Oppenweiler	BW8074	VB	B4	2015-2025	23,5
70	B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	BW5514	WB*	kein Bedarf	nach 2035	23,4
71	B 31	Döggingen–Hüfingen	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,0
71	B 31	Friedenweiler–Unadingen	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,0
71	B 31	Kirchzarten–Buchenbach	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,0
71	B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,0
71	B 31	Titisee–Friedenweiler	BW5514	WB	kein Bedarf	nach 2035	23,0
72	B 311	OU Neuhausen ob Eck	BW8215	VB	B2	2015-2025	22,9

noch Tabelle 1: Rangliste nach Bedarf

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
73	B 313	OU Grafenberg	BW8242	VB	B3	2015-2025	22,8
74	B 500	A 5–Landesgrenze	BW5032	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,6
75	B 10	OU Urspring	BW8058	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,5
76	B 10	OU Amstetten	BW8055	WB	kein Bedarf	nach 2035	22,3
77	B 290	OU Königshofen	BW8617	VB	B5	2015-2025	22,2
78	B 311	Querspange Erbach–Dellmensingen (B 30)	BW7703	VB	B4	2015-2025	22,0
79	A 656	AK Mannheim–AK Heidelberg	BW7030	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,8
80	A 656	AK Heidelberg–AS Wieblingen	BW7031	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,5
81	B 33	OU Haslach	BW8167	VB	B5	2025-2035	21,2
82	B 31	Stadttunnel Freiburg	BW8613	VB	C6	2025-2035	21,2
83	B 27	Bad Friedrichshall–A 6	BW7087	WB*	C*	2025-2035	21,1
84	B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	WB	kein Bedarf	nach 2035	21,0
85	B 10	Verlegung in Enzweihingen	BW6062	VB	B4	2015-2025	20,5
86	B 294	OU Loßburg	BW8193	VB	C6	2025-2035	20,4
87	B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	BW8256	WB	kein Bedarf	nach 2035	20,4
88	B 29	Nordosttring Stuttgart	BW6286	WB	kein Bedarf	nach 2035	19,8
89	B 27	Balingen/Süd–Dotternhausen	BW6506	WB*	C*	2025-2035	19,7
89	B 27	OU Schömburg	BW6506	WB*	C*	2025-2035	19,7
89	B 27	OU Neukirch	BW6506	WB	kein Bedarf	nach 2035	19,7
90	B 14	OU Michelfeld	BW8291	WB	kein Bedarf	nach 2035	19,2
91	B 10	Geislingen/Ost–Amstetten (Geislinger Steige)	BW8059	WB	kein Bedarf	nach 2035	18,9
92	B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	BW8246	WB	kein Bedarf	nach 2035	18,1
93	B 32	Verlegung bei Blitzenreute	BW8159	WB	kein Bedarf	nach 2035	18,0
94	B 27	Donaeschingen–Hüfingen	BW7088	VB	B3	2015-2025	17,9
95	B 27	OU Jagstfeld	BW8101	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,9
96	B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	BW8122	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,9
97	B 14	OU Rietheim-Weilheim	BW8075	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,8
98	B 294	OU Bauschlott	BW8191	VB	B4	2015-2025	17,8
99	B 28	Verlegung in Freudenstadt	BW8118	VB	B5	2015-2025	17,3
100	B 312	Metzingen–Metzingen/West	BW8227	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,2
101	B 10	Mühlacker–Lienzingen	BW6604	WB	kein Bedarf	nach 2035	17,1
102	B 293	N-OU Berghausen/OU Jöhlingen	BW8519	WB*	B*	2015-2025	16,9
103	B 10	Illingen–Enzweihingen	BW6604	WB	kein Bedarf	nach 2035	16,7
104	B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	BW8157	WB*	C*	2025-2035	16,7
105	B 311n	Sigmaringen (L 456)–Mengen	BW7221	WB	kein Bedarf	nach 2035	16,6
106	B 32	OU Staig	BW8158	WB	kein Bedarf	nach 2035	16,4
107	B 35	OU Helmsheim	BW8173	WB	kein Bedarf	nach 2035	16,3
108	B 32	OU Boms	BW8152	WB	kein Bedarf	nach 2035	16,2
109	B 29	OU Pflaumloch	BW8121	WB	kein Bedarf	nach 2035	16,1
109	B 19	OU Bad Mergentheim	BW8078	VB	B2	bis 2015	16,1
110	B 290	OU Wallhausen	BW8185	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,7
111	B 312	OU Engstingen	BW7230	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,6
112	B 467	Querspange Tettngang	BW7638	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,6
113	B 290	OU Rot am See	BW8184	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,5
114	B 12	OU Isny (BW- + BY-Anteil)	BW8070	VB	A1	2009	15,4
115	B 463	Westtangente Pforzheim (2. BA, Sonnenbergtunnel)	BW8263	WB*	C*	2025-2035	15,4
116	B 312	OU Edenbachen	BW6226	VB	C6	2025-2035	15,3
116	B 312	OU Ochsenhausen	BW6226	VB	C5	2025-2035	15,3
116	B 312	OU Ringschnait	BW6226	VB	C6	2025-2035	15,3

Rangliste nach Bedarf

noch Tabelle 1: Rangliste nach Bedarf

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
117	B 463	OU Unterreichenbach	BW8262	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,3
118	B 19	OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	BW8632	WB*	C*	2025-2035	15,3
119	B 466	OU Donzdorf	BW8272	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,3
120	B 312	OU Tigerfeld	BW8233	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,3
121	B 313	OU Großengstingen	BW8521	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,2
122	B 290	OU Blaufelden	BW8183	VB	C6	2025-2035	15,2
123	B 312	OU Pfronstetten	BW8232	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,2
124	B 312	OU Uttenweiler	BW8234	VB	A1	2008	15,2
125	B 35	Bretten/Diedelsheim–OU Gölshausen	BW8172	WB	kein Bedarf	nach 2035	15,0
126	B 312	OU Huldstetten	BW8231	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,9
127	B 32	OU Jungingen	BW8155	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,6
128	B 415	Verlegung Lahr–Lahr/Reichenbach	BW7251	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,5
129	B 465	OU Owen und Lenningen	BW8511	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,5
130	B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	BW8201	WB	kein Bedarf	nach 2035	14,3
131	B 27	OU Behla	BW8608	VB	C5	2025-2035	14,0
131	B 27	OU Randen	BW8608	VB	C5	2025-2035	14,0
131	B 27	OU Zollhaus	BW8608	VB	C6	2025-2035	14,0
132	B 27	OU Neckarburken	BW8093	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,9
133	B 27	OU Jestetten	BW8092	VB	C6	2025-2035	13,8
134	B 27	OU Offenau	BW8100	WB*	C*	2025-2035	13,7
135	B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	BW8265	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,6
136	B 312	OU Zwiefalten	BW8235	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,5
137	B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	BW8509	WB	kein Bedarf	nach 2035	13,4
138	B 19	OU Gaisbach	BW8082	VB	A1	bis 2015	13,0
139	B 462	Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)	BW8259	WB*	C*	2025-2035	12,9
140	B 465	OU Sontheim und Weisel	BW8270	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,9
141	B 462	Verlegung in Baiersbronn	BW8258	WB*	C*	2025-2035	12,9
142	B 462	OU Dunningen	BW8253	VB	B2	bis 2015	12,8
143	B 19	OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	BW8083	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,7
144	B 294	Südwesttangente Bretten	BW8195	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,5
145	B 462	OU Forbach	BW8254	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,5
146	B 465	OU Altsteußlingen	BW8266	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,3
147	B 465	OU Ingerkingen	BW8267	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,2
148	B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	BW6156	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,2
149	B 35	OU Bruchsal	BW8174	WB*	C*	2025-2035	12,0
150	B 313	OU Engelswies und Vilsingen	BW8240	WB	kein Bedarf	nach 2035	12,0
151	A 61	Lgr. RP/BW–AD Hockenheim	RP5623	VB	C4	2025-2035	11,7
152	B 462	OU Schramberg	BW8255	WB*	C*	2025-2035	11,4
153	B 465	OU Ehingen	BW8208	WB	kein Bedarf	nach 2035	11,2
154	B 296	Kernstadtentlastung Calw	BW8635	VB	B5	2015-2025	11,2
155	B 10	OU Berghausen (Tunnel)	-	WB*	B*	2015-2025	11,1
156	B 314	OU Grimmelshofen	BW8244	VB	B2	2015-2025	11,0
157	B 492	OU Brenz	BW8275	VB	B4	bis 2015	11,0
158	B 313	Engstingen/Haid–Trochtelfingen	BW6527	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,7
158	B 313	Inneringen–Jungnau	BW6527	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,7
159	B 12	OU Großholzleute	BW8069	VB	C6	2025-2035	10,5
160	B 28	OU Feldstetten	BW8285	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,2
161	B 465	OU Seeburg	BW8269	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,1
162	B 33	Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)	BW8630	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,1

noch Tabelle 1: Rangliste nach Bedarf

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
163	B 28	OU Blaustein	BW8510	WB	kein Bedarf	nach 2035	10,0
164	B 14	Verlegung bei Stockach	BW8077	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,9
165	B 32	OU Horb am Neckar	BW8154	VB	B3	2015-2025	9,8
166	B 14	OU Spaichingen	BW7076	WB*	C*	2025-2035	9,7
167	B 312	Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß	BW8290	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,7
168	B 19	OU Gaildorf (sö-Abschnitt)	BW8631	VB	B4	2015-2025	9,6
169	B 500	Tieferlegung in Häusern	BW8279	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,3
170	B 465	OU Münsingen (2. BA)	BW8268	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,2
171	B 32	OU Burladingen	BW8153	WB	kein Bedarf	nach 2035	9,0
172	B 465	OU Warthausen	BW8524	VB	C6	2025-2035	9,0
173	B 523	Villingen–Schwenningen (2.BA)	BW7280	WB*	C*	2025-2035	9,0
174	B 297	OU Lorch	BW8123	VB	A1	bis 2015	8,5
175	B 39	OU Willsbach	BW8182	WB	kein Bedarf	nach 2035	8,2
176	B 32	Neufra–Gammertingen	BW8160	WB	kein Bedarf	nach 2035	7,9
177	B 500	OU Schönwald	BW8277	WB	kein Bedarf	nach 2035	5,7

Tabelle 2: Nicht bewertbare Projekte

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
-	A 5	AS Achern–AS Appenweier	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 5	AS Offenburg–AS Offenburg/Süd	-	VB	B2	2015-2025	-
-	A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 6	AK Walldorf–AS Wiesloch/Rauenberg	-	VB	-	2005	-
-	A 6	AS Sinsheim–Kirchardt	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 6	AS Wiesloch/Rauenberg–AS Sinsheim	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 6	Kirchardt–AS Heilbronn/Untereisesheim	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 6	Neckarbrücke Mannheim	-	VB	A1	2006	-
-	A 6	Neckartalübergang Neckarsulm	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 6	Viernheim–AK Mannheim	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 8	AS Karlsbad–AS Pforzheim/West	-	VB	A2	bis 2015	-
-	A 8	Stuttgart/Degerloch	-	VB	-	2003	-
-	A 8	AK Ulm/Elchingen–Lgr. BW/BY	BY5015	VB	A2	bis 2015	-
-	A 8	AS Heimsheim–AS Leonberg/West (m. B 295)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 8	AS Leonberg/West–westlich AD Leonberg	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 8	AS Mühlhausen–Hohenstadt	BY6601	VB	A1	bis 2015	-
-	A 8	Gruibingen–AS Mühlhausen	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 96	Dürren–Gebrazhofen	-	VB	A1	2009	-
-	A 98	Murg–Hauenstein (2. BA Murg)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 98	Murg–Hauenstein (BA 1.1 Luttingen)	-	VB	-	2004	-
-	A 98	Murg–Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 98	Hauenstein–Tiengen	BW7602	VB	C5	2025-2035	-
-	A 98	Lörrach/Ost–Rheinfeldern/Karsau	-	VB	A1	bis 2015	-
-	A 98	Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein	BW7021	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	A 98	Murg–Hauenstein	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	A 98	Hauenstein–Tiengen	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	A 98	AD Rheinfeldern–Rheinfeldern/Karsau	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	A 861	AD Rheinfeldern (A 98)–Bgr. D/CH	-	VB	-	2006	-

Rangliste nach Bedarf

noch Tabelle 2: Nicht bewertbare Projekte

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
-	B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	WB*	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 3	OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 3	OU Wasser	-	VB	-	2003	-
-	B 3	OU Karlsruhe/Wolfartsweier	-	VB	-	2005	-
-	B 3	OU Rastatt-Süd	-	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 3	OU Sandweier	-	VB	A1	2008	-
-	B 3	OU Bad Krozingen	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 10	Göppingen/Ost-Süßen/Ost (1. BA)	-	VB	-	2006	-
-	B 10	Göppingen/Ost-Süßen/Ost (2. BA)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 10	Nordtangente Karlsruhe (A 5-B 10)	-	VB	A1	2009	-
-	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Osteil-A 5)	-	VB	C5	2025-2035	-
-	B 10	Nordtangente Karlsruhe (Osteil-A 5)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 14	Winnenden/Mitte-Winnenden/Süd	-	VB	A1	2006	-
-	B 14	Nellmersbach-Winnenden/Mitte	-	VB	A1	2009	-
-	B 14	Stuttgart-Südheimer Platz-Schattenring	-	VB	-	2003	-
-	B 14	Verlegung in Schwäbisch Hall	-	VB	B3	2015-2025	-
-	B 19	Verlegung in Herbrechtingen	-	VB	-	2003	-
-	B 27	Tübingen (Bläsibad)-Nehren	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 27	OU Hardheim	BW8609	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 28n	OU Ergenzingen	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 28n	OU Schopfloch	BW8610	VB	B3	2015-2025	-
-	B 28n	Rottenburg -Tübingen	-	VB	B2	2015-2025	-
-	B 28n	Grünmettstetten-L 355a	BW8610	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 28n	OU Horb am Neckar (kleine Lösung)	BW8610	VB	B3	2015-2025	-
-	B 28n	Schopfloch-Grünmettstetten	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 28	OU Metzingen (2. BA)	-	VB	A1	2008	-
-	B 28	OU Metzingen (1.BA Umfahrung Neuhausen)	-	VB	-	2003	-
-	B 28	Verlegung bei Aach	BW8705	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 29a	Aalen-Unterkochen, nach Abstufung B 19	BW8120	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 29a	OU Ebnat (w Ebnat-A 7), nach Abstufung B 19	BW8120	VB	C5	2025-2035	-
-	B 29	OU Schwäbisch Gmünd (1. BA)	-	VB	-	2007	-
-	B 29	OU Mögglingen	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 31	OU Freiburg-Ost (Freiburg-Kirchzarten)	-	VB	-	2002	-
-	B 31	OU Eriskirch	-	VB	-	2003	-
-	B 31	Breisach (Bgr. D/F)-AS Freiburg/Mitte (1. BA)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 31	Breisach (Bgr. D/F)-AS Freiburg/Mitte (2. BA)	-	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 31	OU Döggingen (2. BA)	-	VB	C6	2025-2035	-
-	B 31	Friedrichshafen/Waggershausen-FN/B 30alt	BW6151	VB	C6	2025-2035	-
-	B 32	OU Herbertingen mit Verlegung B 311	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 32	OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel))	-	VB	A1	2008	-
-	B 33	A 5-Elgersweier	BW7614	VB	B3	2015-2025	-
-	B 33	Allensbach/West-Konstanz (Landeplatz)	BW6161	VB	B3	2015-2025	-
-	B 33	Elgersweier-Gengenbach	BW7614	WB*	B*	2015-2025	-
-	B 33	Konstanz (Landeplatz)-westl. Rheinbrücke	BW6161	VB	A1	bis 2015	-
-	B 33	Konstanz-Rheinbrücke-Bgr. D/CH	-	VB	A1	2008	-
-	B 33	Gengenbach-Steinach	BW7614	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 33	OU Hornberg	-	VB	-	2006	-

noch Tabelle 2: Nicht bewertbare Projekte

Rang	Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität		Fertigstellung	Nutzen
				Bund	Land		
-	B 34	OU Oberlauchringen	-	WB*	C*	2025-2035	-
-	B 34	OU Grenzach	BW8630	VB	B3	2015-2025	-
-	B 34	OU Wyhlen	BW8630	VB	B3	2015-2025	-
-	B 34	Bgr. CH/D-AS Gottmadingen/Bietingen	-	VB	-	2004	-
-	B 36	OU Durmersheim und OU Bietigheim	-	VB	-	2006	-
-	B 36	OU Graben-Neudorf	-	VB	-	2006	-
-	B 39	Lgr. RP/BW-L 722 Lusshof	BW8288	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 39	OU Ellhofen	BW8615	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 39	OU Mühlhausen bei Wiesloch	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 292	OU Adelsheim und OU Osterburken	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 293	OU Bretten/Gölshausen	-	VB	-	2003	-
-	B 298	OU Mutlangen	-	VB	-	2005	-
-	B 311	Verlegung in Tuttingen (Kreuzstraßentunnel)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 312	OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel)	-	VB	-	2003	-
-	B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	-	VB	A2	bis 2015	-
-	B 313	AS Wendlingen-Nürtingen	-	VB	A1	2008	-
-	B 313	OU Inneringen	BW6527	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 313	OU Krumbach	BW8637	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 317	Lörrach-Weil am Rhein	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 463	OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 463	Verlegung bei Hirsau	-	VB	-	2003	-
-	B 463	Westtangente Pforzheim (1. BA, Arlingertunnel)	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 464	Böblingen-Holzgerlingen	-	VB	-	2003	-
-	B 464	Renningen-Sindelfingen	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 464	n Holzgerlingen-s Holzgerlingen	BW8264	VB	B4	2015-2025	-
-	B 465	OU Bremelau	-	VB	-	2004	-
-	B 465	OU Ehingen/Berg	-	VB	-	2003	-
-	B 465	Querspange Mettenberg	BW8271	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 465	Schorndorf-Göppingen	BW6634	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 466	Süßen-w Donzdorf	-	VB	B2	bis 2015	-
-	B 466	OU Heidenheim (Tunnel)	-	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 466	OU Böhmenkirch	BW8701	WB	kein Bedarf	nach 2035	-
-	B 492	OU Hermaringen	-	VB	-	2005	-
-	B 518	OU Wehr	-	VB	A1	bis 2015	-
-	B 535	OU Schwetzingen/Plankstadt	-	VB	A1	bis 2015	-

Finanzierungs-Szenarien

Vergleich der Finanzierungs-Szenarien

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - Alles bleibt so wie es ist	
Laufzeit:	2010-2070
Kosten Bund:	23.093,7 Mio. Euro
Vorteil:	Keine
Nachteil:	Unzumutbar lange Realisierungszeiten, dadurch auch höhere Kosten für den Bund, vor allem durch Baukostensteigerungen, nicht akzeptabel für die betroffene Bevölkerung, Standortnachteil für die Wirtschaft.
Wertung:	-- (sehr ungünstig)

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Finanzierung wie bisher mit etwas höheren Jahresraten	
Laufzeit:	2010-2055
Kosten Bund:	15.913,3 Mio. Euro
Vorteil:	Durch die leichte Erhöhung der Jahresraten können alle Projekte im BVWP 2003 in Baden-Württemberg bis 2055, statt bis 2070 realisiert werden.
Nachteil:	Immer noch sehr lange Realisierungszeiten, dadurch auch höhere Kosten für den Bund, vor allem durch Baukostensteigerungen, nicht akzeptabel für die betroffene Bevölkerung, Standortnachteil für die Wirtschaft.
Wertung:	- (ungünstig)

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Finanzierung wie bisher, mit deutlich höheren Jahresraten	
Laufzeit:	2010-2040
Kosten Bund:	14.113,6 Mio. Euro
Vorteil:	Bis zu 30 Jahre kürzere Realisierungszeiten, kürzeste Realisierungszeit aller Szenarien.
Nachteil:	Immer noch lange Realisierungszeiten. Der Ausbau von Hauptachsen dauert immer noch lange.
Wertung:	+ (günstig)

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - Finanzierung wie bisher, mit etwas höheren Jahresraten und Finanzierung besonders kostenintensiver Bundesautobahnmaßnahmen über das A-Modell	
Laufzeit:	2010-2045
Kosten Bund:	22.613,4 Mio. Euro
Vorteil:	Bis zu 25 Jahre kürzere Realisierungszeiten. Mittel für besonders teure Autobahnbauten werden für Ortsumgehungen frei, die zum Teil früher realisiert werden können.
Nachteil:	Immer noch lange Realisierungszeiten, erhebliche Mautausfälle, dadurch erhebliche Mehrkosten für den Bund.
Wertung:	-- (sehr ungünstig)

Vergleich der Finanzierungs-Szenarien

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - BStr zu BAB Umstufungs- und Ausbaukonzept	
Laufzeit:	2010-2040
Kosten	13.655,7 Mio. Euro
Bund:	
Vorteil:	Bis zu 30 Jahre kürzere Realisierungszeiten. Wichtige Hauptachsen werden zum Teil erheblich früher neu- und ausgebaut. Es werden Mittel für Ortsumgehungen frei, die zum Teil erheblich früher realisiert werden können. Der Bund erhält Mautmehreinnahmen, ohne eine bauliche Änderung am Netz, das Autobahnnetz wird relativ kostengünstig erweitert und verbessert. Das 4. Szenario ist das billigste, so dass die Realisierung aller im BVWP 2003 enthaltenen Maßnahmen in Baden-Württemberg mit einer Einsparung von rund 0,4 bis zu 9,4 Milliarde Euro, gegenüber den anderen Szenarien, durchgeführt werden kann.
Nachteil:	Lange Realisierungszeiten, aber im Verhältnis noch kurz mit einer ähnlichen Gesamtrealisierungszeit wie bei Szenario 2. Der Bund muss zur Finanzierung von 2020-2035 sehr hohe Jahresraten von 590-660 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Problem der Vermittlung der Umstufung von autobahnähnlichen Bundesstraßen zu Bundesautobahnen und damit der Akzeptanz in der Bevölkerung und Wirtschaft. Nach der Realisierung dieses Szenarios fehlen in Baden-Württemberg immer noch wichtige Autobahnen, aber dies ist ebenfalls bei allen anderen Szenarien der Fall. Durch den frühen Projektabschluss bis ca. 2040, gegenüber 2070, können diese dann anschließend erheblich früher in Angriff genommen werden.
Wertung:	++ (sehr günstig)

Zusammenfassung

	Kosten	Fertigstellung	Wertung	Bemerkung
	[Mio. Euro]	[Jahr]	[Wertung]	[Bemerkung]
Szenario IST:	23.093,7	2070	-- (sehr ungünstig)	Unzumutbar lange Gesamtrealisierungszeit, durch Baukostensteigerungen unzumutbare Mehrkosten für den Bund.
Szenario 1:	15.913,3	2052	- (ungünstig)	Sehr lange Gesamtrealisierungszeit.
Szenario 2:	14.113,6	2040	+ (günstig)	Kurze Gesamtrealisierungszeit, allerdings nur die zweitgünstigste Lösung.
Szenario 3:	22.613,4	2043	-- (sehr ungünstig)	Die immer noch lange Gesamtrealisierungszeit und die erheblichen Mehrkosten sprechen eindeutig dagegen.
Szenario 4:	13.655,7	2040	++ (sehr günstig)	Kurze Gesamtrealisierungszeit, günstigste Lösung für den Bund, Hauptachsen werden bevorzugt ausgebaut, das Land erhält relativ kostengünstig einige fehlende Autobahnen.

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - alles bleibt so wie es ist

Szenario

1. Die bisherigen Jahresraten des Bundes werden in selber Höhe beibehalten und in gleichem Zuge der Baukostensteigerungen angehoben.
2. Für die Jahre 2009-2012 wird angenommen, dass der Bund die versprochenen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 303 Mio. Euro bereit stellt.
3. Es werden keine eventuellen zukünftigen Sonderprogramme mit eingerechnet.
4. Die 29 Projekte, die nicht voll bewertet werden konnten, müssen noch zusätzlich finanziert werden. Da bei keinem dieser Projekte die Planung bis 2015 abgeschlossen sein wird, sind erst danach die Haushaltsmittel in die 5-Jahrespläne einzustellen.

Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität	
			Bund	Land
A 98	Murg–Hauenstein	-	WB	kein Bedarf
A 98	AD Rheinfeldern–Rheinfeldern/Karsau	-	WB	kein Bedarf
A 98	Hauenstein–Tiengen	BW7602	VB	C5
A 98	Hauenstein–Tiengen	-	WB	kein Bedarf
A 98	Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein	BW7021	WB	kein Bedarf
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	WB*	kein Bedarf
B 3	OU Rastatt–Süd	-	WB*	C*
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	-	WB	kein Bedarf
B 27	OU Hardheim	BW8609	WB	kein Bedarf
B 28	Verlegung bei Aach	BW8705	WB	kein Bedarf
B 28n	Grünmettstetten–L 355a	BW8610	WB*	C*
B 28n	OU Horb am Neckar (kleine Lösung)	BW8610	VB	B3
B 29a	Aalen–Unterkochen, nach Abstufung B 19	BW8120	WB*	C*
B 29a	OU Ebnat (w Ebnat–A 7), nach Abstufung B 19	BW8120	VB	C5
B 31	OU Döggingen (2. BA)	-	VB	C6
B 31	Friedrichshafen/Waggershausen–FN/B 30alt	BW6151	VB	C6
B 33	A 5–Elgersweier	BW7614	VB	B3
B 33	Gengenbach–Steinach	BW7614	WB	kein Bedarf
B 34	OU Oberlauchringen	-	WB*	C*
B 39	Lgr. RP/BW–L 722 Lusshof	BW8288	WB	kein Bedarf
B 39	OU Ellhofen	BW8615	WB	kein Bedarf
B 313	OU Krumbach	BW8637	WB	kein Bedarf
B 313	OU Inneringen	BW6527	WB	kein Bedarf
B 463	OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)	-	WB	kein Bedarf
B 464	n Holzgerlingen–s Holzgerlingen	BW8264	VB	B4
B 465	Querspange Mettenberg	BW8271	WB	kein Bedarf
B 465	Schorndorf–Göppingen	BW6634	WB	kein Bedarf
B 466	OU Heidenheim (Tunnel)	-	WB	kein Bedarf
B 466	OU Böhmenkirch	BW8701	WB	kein Bedarf

5-Jh-Plan	LOS 2015	Kosten	Bemerkung
2015-2020	E, C, B	78,5	BW7614, BW6151, B 3 OU Sinzheim, B 31 OU Döggingen (2. Fahrbahn)
2020-2025	F, C, B, A	85,8	BW8120, BW8288, BW8615, B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)
2025-2030	C, B, A	98,8	BW8705, BW7614, BW8264, B 466 Heidenheim (Tunnel)
2030-2035	A	165,1	BW7602

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - Alles bleibt so wie es ist

2035-2040	A	100,8	BW8609, BW8637, BW8271, BW8701; B 34 OU Oberlauchringen, B 3 OU Rastatt Süd, B 463 OU Bad Liebenzell
2040-2045	A	111,7	BW6527, BW6634, BW8610, A 98 Murg–Hauenstein (2. Fahrbahn)
2045-2050	B, A	140,8	A 98 AD Rheinfelden–Rheinfelden/Karsau (2. Fahrbahn), A 98 Hauenstein–Tiengen (2. Fahrbahn), A 98 Bgr. F/D (Märkt)

5. Es werden folgende Mittelzuweisungen des Bundes mit Preisstand 2003 unterstellt, wobei weiter unterstellt wird, dass die Höhe der tatsächlichen Mittel die Baukostensteigerungen enthalten werden. Nur so lassen sich alle Projekte bis ungefähr 2070 verwirklichen.

5-Jh-Plan	Auszahlung Bund	Jahresrate
2010-2015	1.178,0	235,6
2015-2020	875,0	175,0
2020-2025	875,0	175,0
2025-2030	875,0	175,0
2030-2035	875,0	175,0
2035-2040	875,0	175,0
2040-2045	875,0	175,0
2045-2050	875,0	175,0
2050-2055	875,0	175,0
2055-2060	875,0	175,0
2060-2065	875,0	175,0
2065-2070	590,7	175,0
Summe	10.518,7 Mio. €	
Inflation	12.575,0 Mio. €	
Kosten Bund	23.093,7 Mio. €	

6. Mit der Finanzierbarkeit aller Maßnahmen ist voraussichtlich bis 2068 zu rechnen.

Realisierungslisten

► Szenario IST: Liste privat zu finanzieren über A- und F-Modell

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 5	AS Achern–AS Appenweier	46BB	15,5	51,7	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Baden-Baden–AS Bühl	46BB	9,4	38,9	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Bühl–AS Achern	46BB	8,6	42,1	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Appenweier–AS Offenburg	46BB	5,4	28,8	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Offenburg–AS Offenburg/Süd	46BB	2,8	11,5	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	AS Mühlhausen–Hohenstadt	46KB	8,0	51,7	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 61	Lgr. RP/BW–AD Hockenheim	46KB	6,0	16,7	VB	09 - Vorentwurf

► Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2010-2015 0,0 Überhang 1.178,0 brutto 1.025,5 netto						
A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg	46BB	9,2	36,4	VB	17 - im Bau
A 6	Neckartalübergang Neckarsulm	46BB	1,5	17,1	VB	17 - im Bau
A 6	Viernheim–AK Mannheim	46BB	6,1	1,1	VB	17 - im Bau
A 8	AS Heimsheim–AS Leonberg/West (m. B 295)	46KB	9,0	1,6	VB	17 - im Bau
A 8	AS Karlsbad–AS Pforzheim/West	46KB	9,5	96,9	VB	17 - im Bau
A 8	AS Leonberg/West–westlich AD Leonberg	46KB	1,3	5,1	VB	17 - im Bau
A 8	Gruibingen–AS Mühlhausen	46KB	3,9	15,8	VB	17 - im Bau
A 98	Lörrach/Ost–Rheinfeldern/Karsau	02/04	7,8	12,3	VB	17 - im Bau
A 98	Murg–Hauenstein (2. BA Murg)	02KB	4,0	0,8	VB	17 - im Bau
A 98	Murg–Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)	02KB	3,3	0,8	VB	17 - im Bau
B 3	OU Bad Krozingen	02KK	3,2	2,4	VB	17 - im Bau
B 3	OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	02KK	3,4	1,5	VB	17 - im Bau
B 27	Tübingen (Bläsibad)–Nehren	24KB	7,0	53,1	VB	17 - im Bau
B 28n	OU Ergenzingen	02KK	4,8	16,7	VB	17 - im Bau
B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	02KK	2,6	172,1	VB	17 - im Bau
B 31	Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (1. BA)	02KK	8,0	2,4	VB	17 - im Bau
B 32	OU Herbertingen mit Verlegung B 311	02KK	6,8	25,5	VB	17 - im Bau
B 33	Allensbach/West–Konstanz (Landesplatz)	24KK	9,6	136,4	VB	17 - im Bau

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - Alles bleibt so wie es ist

noch Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 33	Konstanz (Landeplatz)–westl. Rheinbrücke	24KK	3,0	13,8	VB	17 - im Bau
B 39	OU Mühlhausen bei Wiesloch	02KK	4,1	16,6	VB	17 - im Bau
B 292	OU Adelsheim und OU Osterburken	02KK	8,3	1,8	VB	17 - im Bau
B 311	Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	2,0	21,5	VB	17 - im Bau
B 464	Renningen–Sindelfingen	02KK	7,5	2,2	VB	17 - im Bau
B 535	OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	6,1	25,0	VB	17 - im Bau
A 8	AS Wurmberg–AS Heimsheim	46KB	11,4	70,8	VB	17 - im Bau
B 14	Backnang/West–Nellmersbach	04KB	7,5	98,6	VB	17 - im Bau
B 294	OU Elzach	02KK	2,8	7,2	VB	17 - im Bau
B 19	OU Bad Mergentheim	02KK	2,7	6,9	VB	17 - im Bau
B 462	OU Dunningen	02KK	6,3	18,0	VB	17 - im Bau
B 492	OU Brenz	02KK	2,3	6,3	VB	17 - im Bau
B 297	OU Lorch	02KK	1,0	0,5	VB	17 - im Bau
B 30	Baindt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach (BA 6)	04KK	5,6	44,4	VB	16 - Bauvorbereitung
B 10	Göppingen/Ost–Süßen/Ost (2. BA)	04KB	3,0	25,4	VB	15 - Bauentwurf
B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	6,0	36,3	VB	15 - Bauentwurf
B 28n	Rottenburg -Tübingen	02KK	8,0	20,0	VB	15 - Bauentwurf
B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	02KK	3,1	70,9	VB	15 - Bauentwurf
2015-2020 58,7 Überhang 816,3 brutto 632,2 netto						
B 317	Lörrach–Weil am Rhein	02KK	4,1	21,3	VB	15 - Bauentwurf
B 466	Süßen–w Donzdorf	02KK	2,8	11,2	VB	15 - Bauentwurf
B 518	OU Wehr	02KK	4,0	7,3	VB	15 - Bauentwurf
B 10	Süßen/Ost–Gingen/Ost	04KK	3,0	24,3	VB	15 - Bauentwurf
B 311	OU Neuhausen ob Eck	02KK	6,4	17,0	VB	15 - Bauentwurf
B 19	OU Gaisbach	02KK	3,4	16,1	VB	15 - Bauentwurf
A 6	AS Sinsheim–Kirchardt	46BB	13,8	55,5	VB	14 - Planfestgestellt
A 8	AK Ulm/Elchingen–Lgr. BW/BY	46KB	3,5	19,9	VB	14 - Planfestgestellt
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	02KK	3,2	64,8	VB	14 - Planfestgestellt
B 14	Verlegung in Schwäbisch Hall	24KK	1,2	31,2	VB	14 - Planfestgestellt
B 28n	OU Schopfloch	02KK	3,1	10,7	VB	14 - Planfestgestellt

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - Alles bleibt so wie es ist

noch Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 28n	Schopfloch–Grünmettstetten	02KK	2,6	6,1	VB	14 - Planfestgestellt
B 29	OU Mögglingen	04KB	6,9	48,5	VB	14 - Planfestgestellt
B 34	OU Grenzach	02KK	2,8	10,7	VB	14 - Planfestgestellt
B 34	OU Wyhlen	02KK	4,5	9,8	VB	14 - Planfestgestellt
B 463	Westtangente Pforzheim (1. BA, Arlingertunnel)	02KK	3,2	78,7	VB	14 - Planfestgestellt
A 81	AS Böblingen-Hulb–AS Gärtringen	46KB	6,9	20,5	VB	14 - Planfestgestellt
B 29	Essingen–Aalen	24KB	3,6	17,0	VB	14 - Planfestgestellt
B 294	OU Winden	02KK	4,9	27,1	VB	14 - Planfestgestellt
A 6	Kirchar dt–AS Heilbronn/Untereisesheim	46BB	12,3	55,6	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 31	Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (2. BA)	02KK	11,6	38,1	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 33	Elgersweiler–Gengenbach	24KB	5,8	10,7	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	ö AS Pforzheim/Nord–AS Wurmberg	46KB	4,5	64,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
2020-2025 34,0 Überhang 841,0 brutto 646,3 netto						
A 8	Hohenstadt–AS Ulm/West	46KB	22,2	144,2	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 3	Lgr. BY/BW–Lgr. BW/BY	46BB	6,8	37,8	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 81	AS Sindelfingen/Ost–AS Böblingen-Hulb	46KB	9,0	83,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	04KB	7,1	63,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 311	OU Unlingen	02KK	4,0	8,0	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 27	Donaueschingen–Hüfingen	24KB	5,4	14,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 10	OU Berghausen (Tunnel)	02KK	-	-	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 6	AS Wiesloch/Rauenberg–AS Sinsheim	46BB	10,8	38,3	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
B 31	Überlingen/West–Überlingen/Ost	02KK	3,3	22,2	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
B 311	Querspange Erbach–Dellmensingen (B 30)	02KK	7,6	27,3	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
A 5	AS Teningen–AS Freiburg/Mitte	46BB	11,3	108,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 98	Bad Säckingen–Murg	02KB	6,0	87,5	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
2025-2030 8,1 Überhang 866,9 brutto 655,9 netto						
A 6	AK Weinsberg–AS Kupferzell	46BB	30,9	116,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 29	Schwäbisch Gmünd–Hussenhofen	24KB	2,3	18,9	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 27	Nehren–Bodelshausen	04KB	6,9	42,1	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 14	OU Oppenweiler	02KK	2,6	23,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 10	Verlegung in Enzweihingen	02KK	3,1	24,6	VB	11 - Vorentwurf genehmigt

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - Alles bleibt so wie es ist

noch Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 294	OU Bauschlott	02KK	2,8	11,7	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 28	Verlegung in Freudenstadt	02KK	3,5	78,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 27	OU Behla	02KK	1,9	3,6	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 294	OU Loßburg	02KK	5,0	17,9	VB	03 - ohne Planung

► Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2025-2030 -318,9 Überhang 318,9 brutto 318,9 netto						
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	46KB	22,5	85,9	WB	03 - ohne Planung
A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	68BB	8,0	36,6	WB	03 - ohne Planung
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	68KB	42,4	572,6	WB	03 - ohne Planung
2030-2035 376,2 Überhang 498,8 brutto 269,1 netto						
A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	68KB	7,7	46,5	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	68BB	6,3	22,0	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	68BB	11,1	42,4	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Enzisreute	04KB	3,4	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Gaisbeuren	04KB	5,4	29,0	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Ulm/West–AS Ulm/Ost	46KB	5,0	22,0	VB	09 - Vorentwurf
B 27	AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen	46BB	8,2	26,7	WB	03 - ohne Planung
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	04KB	11,0	47,1	VB	09 - Vorentwurf
A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	46BB	41,2	241,8	WB	03 - ohne Planung
2035-2040 227,3 Überhang 605,9 brutto 426,6 netto						
B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	24KB	5,0	19,8	WB	03 - ohne Planung
B 30	Hochdorf–Oberessendorf	24KB	4,8	24,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Meersburg/West–Stetten	24KK	3,8	21,8	VB	04 - Linienentwurf
B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	24KK	5,0	33,8	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	02KK	5,0	43,8	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	24KK	4,7	33,2	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
A 5	AK Heidelberg–AK Walldorf	46KB	15,4	122,9	VB	09 - Vorentwurf
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	68KB	7,3	143,2	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen	46BB	4,5	30,7	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - Alles bleibt so wie es ist

noch Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2040-2045 46,6 Überhang 828,4 brutto 609,5 netto						
A 5	Freiburg Mitte–Bgr. D/CH	46BB	58,8	300,6	WB	03 - ohne Planung
B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	04KB	7,6	34,5	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	24KB	4,5	22,5	WB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 317	Zell–Hausen	02KK	3,5	8,3	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen	46BB	4,5	30,7	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stetten–Immenstaad	04KB	6,4	38,2	VB	04 - Linienentwurf
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	02KK	3,0	44,3	WB*	09 - Vorentwurf
A 6	AK Mannheim–AD Hockenheim	46BB	14,3	134,0	WB	03 - ohne Planung
2045-2050 3,6 Überhang 871,4 brutto 617,8 netto						
B 10	Esslingen–Plochinger Dreieck	46BB	6,0	41,0	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	46KB	1,4	5,8	WB	03 - ohne Planung
B 10	Schwieberdingen– Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	24KB	3,0	14,3	VB	09 - Vorentwurf
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	24KB	9,6	27,4	WB	03 - ohne Planung
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	02KB	10,5	88,9	VB	09 - Vorentwurf
B 317	Lörrach–Schopfheim	24KK	6,8	32,2	WB	03 - ohne Planung
A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE	46KB	7,3	40,6	WB	03 - ohne Planung
A 6	AS Kupferzell–Crailsheim–Lgr. BW/BY	46BB	32,4	105,0	WB*	03 - ohne Planung
B 29	Böbingen–Mögglingen	24KB	3,3	13,3	VB	09 - Vorentwurf
B 29	Hussenhofen–Böbingen	24KB	4,1	26,2	VB	09 - Vorentwurf
B 27	Tübingen–Bläsibad (langer Schindhau- basistunnel)	04KB	3,5	133,0	VB	09 - Vorentwurf
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)	02KK	5,9	37,5	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprü- fung
B 311	OU Deppenhhausen	24KK	1,8	4,7	WB	03 - ohne Planung
B 311	OU Obermarchtal	02KK	2,0	3,9	WB	03 - ohne Planung
B 317	OU Atzenbach	02KK	1,4	20,8	WB	03 - ohne Planung
B 311	Ehingen/Stetten–Ehingen	24KK	5,2	30,6	WB	03 - ohne Planung
2050-2055 7,4 Überhang 867,6 brutto 755,3 netto						
B 311	Ehingen–Gamerschwang	04KB	4,9	25,6	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	04KK	1,7	38,8	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Gutach	02KK	5,7	25,0	WB	03 - ohne Planung
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	24LB	10,5	51,2	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - Alles bleibt so wie es ist

noch Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 311	OU Immendingen	02KK	4,0	16,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	04KK	4,3	118,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Hinterzarten-Titisee	24KK	4,3	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stadttunnel Freiburg	02KK	1,8	120,0	VB	09 - Vorentwurf
B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	24KK	1,8	100,0	WB*	09 - Vorentwurf
B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	02KK	3,0	8,9	WB*	09 - Vorentwurf
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	02KK	3,5	7,7	WB	03 - ohne Planung
A 98	Bad Säckingen-Murg	24KB	6,0	37,2	WB	03 - ohne Planung
B 463	OU Lautlingen	02KK	4,4	23,4	VB	09 - Vorentwurf
B 290	Königshofen-Bad Mergentheim	02KK	4,7	16,5	WB	03 - ohne Planung
A 656	AS Mannheim/West-AK Mannheim	46KB	3,9	48,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	02KK	5,8	143,0	WB*	03 - ohne Planung
2055-2060 44,7 Überhang 830,3 brutto 722,8 netto						
B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	02/24	5,8	143,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Döggingen-Hüfingen	24KK	5,0	18,4	WB	03 - ohne Planung
B 31	Friedenweiler-Unadingen	24KK	12,3	31,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Kirchzarten-Buchenbach	24KK	3,0	6,4	WB	03 - ohne Planung
B 31	Titisee-Friedenweiler	24KK	7,9	56,2	WB	03 - ohne Planung
B 313	OU Grafenberg	02KK	1,9	4,6	VB	09 - Vorentwurf
B 500	A 5-Landesgrenze	24KB	5,8	79,5	WB	03 - ohne Planung
B 10	OU Urspring	02KK	2,3	24,3	WB	03 - ohne Planung
B 10	OU Amstetten	02KK	4,2	11,5	WB	03 - ohne Planung
B 27	Bad Friedrichshall-A 6	24KB	4,3	25,6	WB*	03 - ohne Planung
B 33	OU Haslach	02KK	3,1	23,0	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	02KK	5,5	90,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	Bad Rotenfels-Gaggenau/Mitte	24KK	3,0	42,2	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Königshofen	02KK	2,6	8,2	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
A 656	AK Mannheim-AK Heidelberg	46KB	9,1	51,5	WB	03 - ohne Planung
A 656	AK Heidelberg-AS Wieblingen	46KB	1,0	8,4	WB	03 - ohne Planung
B 29	Nordoststring Stuttgart	04KB	9,8	102,3	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - Alles bleibt so wie es ist

noch Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2060-2065 4,2 Überhang 870,8 brutto 758,1 netto						
B 27	Balingen/Süd–Dotternhausen	02KK	6,0	21,8	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Schömborg	02KK	3,8	19,0	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Neukirch	02KK	1,1	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Michelfeld	02KK	3,5	5,9	WB	03 - ohne Planung
B 10	Geislingen/Ost–Amstetten (Geislinger Steige)	24KB	2,0	17,6	WB	03 - ohne Planung
B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	02KK	0,6	11,3	WB	03 - ohne Planung
B 32	Verlegung bei Blitzenreute	02KK	1,6	4,0	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Jagstfeld	02KK	1,0	34,0	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	02KK	2,9	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Rietheim-Weilheim	02KK	4,5	6,6	WB	03 - ohne Planung
B 312	Metzingen–Metzingen/West	24KK	2,2	14,1	WB	03 - ohne Planung
B 10	Mühlacker–Lienzingen	02KK	4,0	33,2	WB	03 - ohne Planung
B 293	N-OU Berghausen/OU Jöhlingen	02KK	2,2	42,6	WB*	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 10	Illingen–Enzweihingen	24KB	6,0	17,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	02KK	6,8	26,6	WB*	09 - Vorentwurf
B 311n	Sigmaringen (L 456)–Mengen	02KK	7,5	26,0	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Staig	02KK	1,7	6,3	WB	03 - ohne Planung
B 35	OU Helmsheim	02KK	1,0	8,1	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Boms	02KK	1,8	2,7	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Pflaumloch	02KK	2,3	5,1	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Wallhausen	02KK	4,2	7,3	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Engstingen	02KK	4,1	12,9	WB	03 - ohne Planung
B 467	Querspange Tettngang	02KK	5,1	24,1	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Rot am See	02KK	4,2	9,3	WB	03 - ohne Planung
B 463	Westtangente Pforzheim (2. BA, Sonnenbergtunnel)	02KK	2,5	47,2	WB*	09 - Vorentwurf
B 312	OU Edenbachen	02KK	3,0	7,3	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Ochsenhausen	02KK	4,6	10,3	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Ringschnait	02KK	2,6	4,8	VB	09 - Vorentwurf
B 463	OU Unterreichenbach	02KK	1,9	10,2	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - Alles bleibt so wie es ist

noch Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 19	OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	02KK	1,2	14,5	WB*	09 - Vorentwurf
B 466	OU Donzdorf	02KK	3,5	11,7	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Tigerfeld	02KK	1,8	1,8	WB	03 - ohne Planung
B 313	OU Großengstingen	02KK	3,6	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Blaufelden	02KK	3,1	4,4	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Pfronstetten	02KK	2,6	3,1	WB	03 - ohne Planung
B 35	Bretten/Diedelsheim–OU Gölshausen	24KK	4,3	24,2	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Huldstetten	02KK	1,7	1,7	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Jungingen	02KK	3,8	12,8	WB	03 - ohne Planung
B 415	Verlegung Lahr–Lahr/Reichenbach	02KK	5,5	25,6	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Owen und Lenningen	02KK	9,0	26,5	WB	03 - ohne Planung
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	02KK	1,5	4,6	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Randen	02KK	1,5	2,3	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Zollhaus	02KK	1,0	7,6	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Neckarburken	02KK	1,5	9,7	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Jestetten	02KK	3,9	5,0	VB	03 - ohne Planung
B 27	OU Offenau	02KK	3,8	20,2	WB*	09 - Vorentwurf
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	02KK	2,5	30,8	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Zwiefalten	02KK	1,8	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	02KK	1,8	20,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)	02KK	0,3	5,9	WB*	03 - ohne Planung
B 465	OU Sontheim und Weisel	02KK	1,0	2,6	WB	03 - ohne Planung
B 462	Verlegung in Baiersbronn	02KK	2,3	21,3	WB*	09 - Vorentwurf
B 19	OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	02KK	1,3	8,9	WB	03 - ohne Planung
B 294	Südwesttangente Bretten	02KK	2,7	15,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	OU Forbach	02KK	2,5	23,7	WB	03 - ohne Planung
2065-2070 22,8 Überhang 567,9 brutto 494,4 netto						
B 465	OU Altsteußlingen	02KK	1,3	2,1	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Ingerkingen	02KK	3,4	5,4	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Ravensburg (Molldieter-Tunnel)	02KK	3,0	66,5	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario IST - Alles bleibt so wie es ist

noch Szenario IST: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 35	OU Bruchsal	02KK	4,0	35,4	WB*	03 - ohne Planung
B 313	OU Engelswies und Vilsingen	02KK	5,9	11,5	WB	03 - ohne Planung
B 462	OU Schramberg	02KK	4,5	50,0	WB*	09 - Vorentwurf
B 465	OU Ehingen	02KK	3,2	10,3	WB	03 - ohne Planung
B 296	Kernstadtentlastung Calw	02KK	0,9	12,6	VB	09 - Vorentwurf
B 314	OU Grimmelshofen	02KK	1,5	17,1	VB	09 - Vorentwurf
B 313	Engstingen/Haid–Trochtelfingen	02KK	4,7	17,3	WB	03 - ohne Planung
B 313	Inneringen–Jungnau	02KK	7,5	18,7	WB	03 - ohne Planung
B 12	OU Großholzleute	02KK	2,9	4,6	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 28	OU Feldstetten	02KK	2,0	3,0	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Seeburg	02KK	1,0	2,6	WB	03 - ohne Planung
B 33	Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)	02KK	1,2	22,7	WB	03 - ohne Planung
B 28	OU Blaustein	02KK	3,2	48,4	WB	03 - ohne Planung
B 14	Verlegung bei Stockach	02KK	6,3	20,5	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Horb am Neckar	02KK	0,8	12,0	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 14	OU Spaichingen	02KK	7,6	20,6	WB*	09 - Vorentwurf
B 312	Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß	02KK	1,9	17,9	WB	03 - ohne Planung
B 19	OU Gaildorf (sö-Abschnitt)	02KK	2,0	9,2	VB	09 - Vorentwurf
B 500	Tieferlegung in Häusern	02KK	1,0	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Münsingen (2. BA)	02KK	3,8	10,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Burladingen	02KK	4,0	7,2	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Warthausen	02KK	1,9	10,2	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 523	Villingen–Schwenningen (2.BA)	02KK	6,0	16,1	WB*	09 - Vorentwurf
B 39	OU Willsbach	02KK	2,6	11,2	WB	03 - ohne Planung
B 32	Neufra–Gammertingen	02KK	3,6	7,1	WB	03 - ohne Planung
B 500	OU Schönwald	02KK	4,0	14,9	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Finanzierung wie bisher mit etwas höheren Jahresraten

Szenario

1. Angenommen wird, dass der Bund ab 2010 im Durchschnitt jährlich rund 250 Millionen Euro bereit stellt und diesen Betrag inflationsbedingt jährlich um 2% anhebt.
2. Für die Jahre 2009-2012 wird angenommen, dass der Bund die versprochenen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 303 Mio. Euro bereit stellt.
3. Es werden keine eventuellen zukünftigen Sonderprogramme mit eingerechnet.
4. Es wird mit einer Baukostensteigerung von 2 Prozent jährlich ab 2003 gerechnet.
5. Die 29 Projekte, die nicht voll bewertet werden konnten, müssen noch zusätzlich finanziert werden. Da bei keinem dieser Projekte die Planung bis 2015 abgeschlossen sein wird, sind erst danach die Haushaltsmittel in die 5-Jahrespläne einzustellen.

Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität	
			Bund	Land
A 98	Murg–Hauenstein	-	WB	kein Bedarf
A 98	AD Rheinfeldern–Rheinfeldern/Karsau	-	WB	kein Bedarf
A 98	Hauenstein–Tiengen	BW7602	VB	C5
A 98	Hauenstein–Tiengen	-	WB	kein Bedarf
A 98	Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein	BW7021	WB	kein Bedarf
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	WB*	kein Bedarf
B 3	OU Rastatt-Süd	-	WB*	C*
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	-	WB	kein Bedarf
B 27	OU Hardheim	BW8609	WB	kein Bedarf
B 28	Verlegung bei Aach	BW8705	WB	kein Bedarf
B 28n	Grünmettstetten–L 355a	BW8610	WB*	C*
B 28n	OU Horb am Neckar (kleine Lösung)	BW8610	VB	B3
B 29a	Aalen–Unterkochen, nach Abstufung B 19	BW8120	WB*	C*
B 29a	OU Ebnat (w Ebnat–A 7), nach Abstufung B 19	BW8120	VB	C5
B 31	OU Döggingen (2. BA)	-	VB	C6
B 31	Friedrichshafen/Waggershausen–FN/B 30alt	BW6151	VB	C6
B 33	A 5–Elgersweier	BW7614	VB	B3
B 33	Gengenbach–Steinach	BW7614	WB	kein Bedarf
B 34	OU Oberlauchringen	-	WB*	C*
B 39	Lgr. RP/BW–L 722 Lusshof	BW8288	WB	kein Bedarf
B 39	OU Ellhofen	BW8615	WB	kein Bedarf
B 313	OU Krumbach	BW8637	WB	kein Bedarf
B 313	OU Inneringen	BW6527	WB	kein Bedarf
B 463	OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)	-	WB	kein Bedarf
B 464	n Holzgerlingen–s Holzgerlingen	BW8264	VB	B4
B 465	Querspange Mettenberg	BW8271	WB	kein Bedarf
B 465	Schorndorf–Göppingen	BW6634	WB	kein Bedarf
B 466	OU Heidenheim (Tunnel)	-	WB	kein Bedarf
B 466	OU Böhmenkirch	BW8701	WB	kein Bedarf

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Etwas höhere Jahresraten

5-Jh-Plan	LOS 2015	Kosten	Bemerkung
2015-2020	E, C, B	78,5	BW7614, BW6151, B 3 OU Sinzheim, B 31 OU Döggingen (2. Fahrbahn)
2020-2025	F, C, B, A	85,8	BW8120, BW8288, BW8615, B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil-A 5)
2025-2030	C, B, A	98,8	BW8705, BW7614, BW8264, B 466 Heidenheim (Tunnel)
2030-2035	A	165,1	BW7602
2035-2040	A	100,8	BW8609, BW8637, BW8271, BW8701; B 34 OU Oberlauchringen, B 3 OU Rastatt Süd, B 463 OU Bad Liebenzell
2040-2045	A	111,7	BW6527, BW6634, BW8610, A 98 Murg-Hauenstein (2. Fahrbahn)
2045-2050	B, A	140,8	A 98 AD Rheinfeldern-Rheinfeldern/Karsau (2. Fahrbahn), A 98 Hauenstein-Tiengen (2. Fahrbahn), A 98 Bgr. F/D (Märkt)

6. Härtefallregelung. Für Härtefälle, die sonst nur sehr spät realisiert werden können, werden in jeden 5-Jh-Plan ca. 150 Millionen Euro mit Preisstand 2003 eingestellt. Es ist die Inflation zu beachten und die Mittel entsprechend anzupassen. Können nicht alle Mittel abgenommen werden, so gehen diese in die normalen über, reichen sie geringfügig, mit einer Abweichung von bis zu 10 Prozent, in Sonderfällen auch etwas mehr, nicht aus, so werden normale Mittel zusätzlich verwendet. Sind die bereits heute bekannten Härtefälle, das sind Projekte mit hohen Konflikten, welche allerdings dennoch nicht sofort realisiert werden können, abgearbeitet, so werden bis dahin neu dazu kommende aus diesen Mitteln finanziert. Sind keine Härtefälle mehr vorhanden, so gehen die Mittel in die normalen Haushaltsmittel über.

5-Jh-Plan	Finanzbedarf
2015-2020	198,0
2020-2025	202,0
2025-2030	223,0
2030-2035	246,2
2035-2040	271,8
2040-2045	300,1
2045-2050	331,3
2050-2055	365,8

7. Daraus ergibt sich folgender Finanzbedarf, wobei die Beträge inflationsbedingt angepasst wurden. So betragen zum Beispiel die Beträge in der Spalte "Reserviert" mit Preisstand 2003 immer 150 Mio. Euro, liegen allerdings aufgrund der Inflation höher.

5-Jh-Plan	Auszahlung Bund	Jahresrate	Reserviert	Verfügbar
2010-2015	1.604,0	320,8	0,0	1.604,0
2015-2020	1.436,4	287,3	276,5	1.159,9
2020-2025	1.585,9	317,2	287,8	1.298,2
2025-2030	1.751,0	350,2	321,8	1.429,2
2030-2035	1.933,2	386,6	411,3	1.521,9
2035-2040	2.134,4	426,9	372,6	1.761,8
2040-2045	2.356,6	471,3	411,8	1.944,8
2045-2050	2.601,9	520,4	472,1	2.129,7
2050-2055	509,8	509,8	365,8	144,0
Kosten Bund	15.913,3 Mio. €			

8. Mit der Finanzierbarkeit aller Maßnahmen ist voraussichtlich bis 2050 zu rechnen.

Realisierungslisten

► Hinweis

Die hellgrau hinterlegten Projekte in den folgenden Tabellen, werden über die Härtefallregelung vorgezogen.

► Szenario 1: Liste privat zu finanzieren über A- und F-Modell

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 5	AS Achern–AS Appenweier	46BB	15,5	51,7	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Baden-Baden–AS Bühl	46BB	9,4	38,9	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Bühl–AS Achern	46BB	8,6	42,1	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Appenweier–AS Offenburg	46BB	5,4	28,8	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Offenburg–AS Offenburg/Süd	46BB	2,8	11,5	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	AS Mühlhausen–Hohenstadt	46KB	8,0	51,7	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 61	Lgr. RP/BW–AD Hockenheim	46KB	6,0	16,7	VB	09 - Vorentwurf

► Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2010-2015 0,0 Überhang 1.604,0 brutto 1.264,8 netto						
A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg	46BB	9,2	36,4	VB	17 - im Bau
A 6	Neckartalübergang Neckarsulm	46BB	1,5	17,1	VB	17 - im Bau
A 6	Viernheim–AK Mannheim	46BB	6,1	1,1	VB	17 - im Bau
A 8	AS Heimsheim–AS Leonberg/West (m. B 295)	46KB	9,0	1,6	VB	17 - im Bau
A 8	AS Karlsbad–AS Pforzheim/West	46KB	9,5	96,9	VB	17 - im Bau
A 8	AS Leonberg/West–westlich AD Leonberg	46KB	1,3	5,1	VB	17 - im Bau
A 8	Grübingen–AS Mühlhausen	46KB	3,9	15,8	VB	17 - im Bau
A 98	Lörrach/Ost–Rheinfelden/Karsau	02/04	7,8	12,3	VB	17 - im Bau
A 98	Murg–Hauenstein (2. BA Murg)	02KB	4,0	0,8	VB	17 - im Bau
A 98	Murg–Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)	02KB	3,3	0,8	VB	17 - im Bau
B 3	OU Bad Krozingen	02KK	3,2	2,4	VB	17 - im Bau
B 3	OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	02KK	3,4	1,5	VB	17 - im Bau
B 27	Tübingen (Bläsibad)–Nehren	24KB	7,0	53,1	VB	17 - im Bau
B 28n	OU Ergenzingen	02KK	4,8	16,7	VB	17 - im Bau
B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	02KK	2,6	172,1	VB	17 - im Bau
B 31	Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (1. BA)	02KK	8,0	2,4	VB	17 - im Bau

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Etwas höhere Jahresraten

noch Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 32	OU Herbertingen mit Verlegung B 311	02KK	6,8	25,5	VB	17 - im Bau
B 33	Allensbach/West–Konstanz (Landeplatz)	24KK	9,6	136,4	VB	17 - im Bau
B 33	Konstanz (Landeplatz)–westl. Rheinbrücke	24KK	3,0	13,8	VB	17 - im Bau
B 39	OU Mühlhausen bei Wiesloch	02KK	4,1	16,6	VB	17 - im Bau
B 292	OU Adelsheim und OU Osterburken	02KK	8,3	1,8	VB	17 - im Bau
B 311	Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	2,0	21,5	VB	17 - im Bau
B 464	Renningen–Sindelfingen	02KK	7,5	2,2	VB	17 - im Bau
B 535	OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	6,1	25,0	VB	17 - im Bau
A 8	AS Wurmberg–AS Heimsheim	46KB	11,4	70,8	VB	17 - im Bau
B 14	Backnang/West–Nellmersbach	04KB	7,5	98,6	VB	17 - im Bau
B 294	OU Elzach	02KK	2,8	7,2	VB	17 - im Bau
B 19	OU Bad Mergentheim	02KK	2,7	6,9	VB	17 - im Bau
B 462	OU Dunningen	02KK	6,3	18,0	VB	17 - im Bau
B 492	OU Brenz	02KK	2,3	6,3	VB	17 - im Bau
B 297	OU Lorch	02KK	1,0	0,5	VB	17 - im Bau
B 30	Baindt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach (BA 6)	04KK	5,6	44,4	VB	16 - Bauvorbereitung
B 10	Göppingen/Ost–Süßen/Ost (2. BA)	04KB	3,0	25,4	VB	15 - Bauentwurf
B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	6,0	36,3	VB	15 - Bauentwurf
B 28n	Rottenburg -Tübingen	02KK	8,0	20,0	VB	15 - Bauentwurf
B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	02KK	3,1	70,9	VB	15 - Bauentwurf
B 317	Lörrach–Weil am Rhein	02KK	4,1	21,3	VB	15 - Bauentwurf
B 466	Süßen–w Donzdorf	02KK	2,8	11,2	VB	15 - Bauentwurf
B 518	OU Wehr	02KK	4,0	7,3	VB	15 - Bauentwurf
B 10	Süßen/Ost–Gingen/Ost	04KK	3,0	24,3	VB	15 - Bauentwurf
B 311	OU Neuhausen ob Eck	02KK	6,4	17,0	VB	15 - Bauentwurf
B 19	OU Gaisbach	02KK	3,4	16,1	VB	15 - Bauentwurf
A 6	AS Sinsheim–Kirchardt	46BB	13,8	55,5	VB	14 - Planfestgestellt
A 8	AK Ulm/Elchingen–Lgr. BW/BY	46KB	3,5	19,9	VB	14 - Planfestgestellt
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	02KK	3,2	64,8	VB	14 - Planfestgestellt
Sonderprogramm für Härtefälle						
Aufgrund des Planungsstandes und der nachrangigen Einstufung sind bis 2015 keine Härtefallprojekte zu finanzieren.						

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Etwas höhere Jahresraten

noch Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2015-2020 56,8 Überhang 1.159,9 brutto 771,6 netto						
B 14	Verlegung in Schwäbisch Hall	24KK	1,2	31,2	VB	14 - Planfestgestellt
B 28n	OU Schopfloch	02KK	3,1	10,7	VB	14 - Planfestgestellt
B 28n	Schopfloch–Grünmettstetten	02KK	2,6	6,1	VB	14 - Planfestgestellt
B 29	OU Mögglingen	04KB	6,9	48,5	VB	14 - Planfestgestellt
B 34	OU Grenzach	02KK	2,8	10,7	VB	14 - Planfestgestellt
B 34	OU Wyhlen	02KK	4,5	9,8	VB	14 - Planfestgestellt
B 463	Westtangente Pforzheim (1. BA, Arlingertunnel)	02KK	3,2	78,7	VB	14 - Planfestgestellt
A 81	AS Böblingen-Hulb–AS Gärtringen	46KB	6,9	20,5	VB	14 - Planfestgestellt
B 29	Essingen–Aalen	24KB	3,6	17,0	VB	14 - Planfestgestellt
B 294	OU Winden	02KK	4,9	27,1	VB	14 - Planfestgestellt
A 6	Kirchardt–AS Heilbronn/Untereisesheim	46BB	12,3	55,6	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 31	Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (2. BA)	02KK	11,6	38,1	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 33	Elgersweiler–Gengenbach	24KB	5,8	10,7	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	ö AS Pforzheim/Nord–AS Wurmberg	46KB	4,5	64,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	Hohenstadt–AS Ulm/West	46KB	22,2	144,2	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 3	Lgr. BY/BW–Lgr. BW/BY	46BB	6,8	37,8	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 81	AS Sindelfingen/Ost–AS Böblingen-Hulb	46KB	9,0	83,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	04KB	7,1	63,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 311	OU Unlingen	02KK	4,0	8,0	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 27	Donaueschingen–Hüfingen	24KB	5,4	14,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	02KK	3,0	44,3	WB*	09 - Vorentwurf
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	04KB	11,0	47,1	VB	09 - Vorentwurf
B 27	Nehren–Bodelshausen	04KB	6,9	42,1	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	24KB	3,0	14,3	VB	09 - Vorentwurf
2020-2025 5,3 Überhang 1.298,2 brutto 834,4 netto						
B 10	OU Berghausen (Tunnel)	02KK	-	-	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 6	AS Wiesloch/Rauenberg–AS Sinsheim	46BB	10,8	38,3	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
B 31	Überlingen/West–Überlingen/Ost	02KK	3,3	22,2	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
B 311	Querspange Erbach–Dellmensingen (B 30)	02KK	7,6	27,3	VB	12 - Planfeststellungsentwurf

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Etwas höhere Jahresraten

noch Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 5	AS Teningen–AS Freiburg/Mitte	46BB	11,3	108,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 98	Bad Säckingen–Murg	02KB	6,0	87,5	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 6	AK Weinsberg–AS Kupferzell	46BB	30,9	116,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 29	Schwäbisch Gmünd–Hussenhofen	24KB	2,3	18,9	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 27	Nehren–Bodelshausen	04KB	6,9	42,1	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 14	OU Oppenweiler	02KK	2,6	23,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 10	Verlegung in Enzweihingen	02KK	3,1	24,6	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 294	OU Bauschlott	02KK	2,8	11,7	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 28	Verlegung in Freudenstadt	02KK	3,5	78,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 27	OU Behla	02KK	1,9	3,6	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 294	OU Loßburg	02KK	5,0	17,9	VB	03 - ohne Planung

► Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2020-2025 -235,4 Überhang 235,4 brutto 235,4 netto						
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	46KB	22,5	85,9	WB	03 - ohne Planung
A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	68BB	8,0	36,6	WB	03 - ohne Planung
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	68KB	42,4	572,6	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 463	OU Lautlingen	02KK	4,4	23,4	VB	09 - Vorentwurf
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	02KK	5,5	90,9	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Gaisbeuren	04KB	5,4	29,0	WB	03 - ohne Planung
2025-2030 453,0 Überhang 1.429,2 brutto 384,3 netto						
A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	68KB	7,7	46,5	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	68BB	6,3	22,0	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	68BB	11,1	42,4	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Enzisreute	04KB	3,4	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Gaisbeuren	04KB	5,4	29,0	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Ulm/West–AS Ulm/Ost	46KB	5,0	22,0	VB	09 - Vorentwurf
B 27	AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen	46BB	8,2	26,7	WB	03 - ohne Planung
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	04KB	11,0	47,1	VB	09 - Vorentwurf

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Etwas höhere Jahresraten

noch Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	46BB	41,2	241,8	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	02KK	5,0	43,8	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	02KB	10,5	88,9	VB	09 - Vorentwurf
B 31	Stetten–Immenstaad	04KB	6,4	38,2	VB	04 - Linienentwurf
2030-2035 56,9 Überhang 1.521,9 brutto 750,7 netto						
B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	24KB	5,0	19,8	WB	03 - ohne Planung
B 30	Hochdorf–Oberessendorf	24KB	4,8	24,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Meersburg/West–Stetten	24KK	3,8	21,8	VB	04 - Linienentwurf
B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	24KK	5,0	33,8	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	02KK	5,0	43,8	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	24KK	4,7	33,2	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
A 5	AK Heidelberg–AK Walldorf	46KB	15,4	122,9	VB	09 - Vorentwurf
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	68KB	7,3	143,2	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen	46BB	4,5	30,7	WB	03 - ohne Planung
A 5	Freiburg Mitte–Bgr. D/CH	46BB	58,8	300,6	WB	03 - ohne Planung
B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	04KB	7,6	34,5	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 27	OU Jagstfeld	02KK	1,0	34,0	WB	03 - ohne Planung
B 27	Bad Friedrichshall–A 6	24KB	4,3	25,6	WB*	03 - ohne Planung
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	24KK	3,0	42,2	WB	03 - ohne Planung
B 312	Metzingen–Metzingen/West	24KK	2,2	14,1	WB	03 - ohne Planung
B 31	Hinterzarten–Titisee	24KK	4,3	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Haslach	02KK	3,1	23,0	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
2035-2040 21,6 Überhang 1.761,8 brutto 825,1 netto						
B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	24KB	4,5	22,5	WB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 317	Zell–Hausen	02KK	3,5	8,3	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen	46BB	4,5	30,7	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stetten–Immenstaad	04KB	6,4	38,2	VB	04 - Linienentwurf
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	02KK	3,0	44,3	WB*	09 - Vorentwurf
A 6	AK Mannheim–AD Hockenheim	46BB	14,3	134,0	WB	03 - ohne Planung
B 10	Esslingen–Plochinger Dreieck	46BB	6,0	41,0	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Etwas höhere Jahresraten

noch Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	46KB	1,4	5,8	WB	03 - ohne Planung
B 10	Schwieberdingen– Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	24KB	3,0	14,3	VB	09 - Vorentwurf
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	24KB	9,6	27,4	WB	03 - ohne Planung
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	02KB	10,5	88,9	VB	09 - Vorentwurf
B 317	Lörrach–Schopfheim	24KK	6,8	32,2	WB	03 - ohne Planung
A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE	46KB	7,3	40,6	WB	03 - ohne Planung
A 6	AS Kupferzell–Crailsheim–Lgr. BW/BY	46BB	32,4	105,0	WB*	03 - ohne Planung
B 29	Böbingen–Mögglingen	24KB	3,3	13,3	VB	09 - Vorentwurf
B 29	Hussenhofen–Böbingen	24KB	4,1	26,2	VB	09 - Vorentwurf
B 27	Tübingen–Bläsibad (langer Schindhau- basistunnel)	04KB	3,5	133,0	VB	09 - Vorentwurf
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)	02KK	5,9	37,5	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprü- fung
B 311	OU Deppenhausen	24KK	1,8	4,7	WB	03 - ohne Planung
B 311	OU Obermarchtal	02KK	2,0	3,9	WB	03 - ohne Planung
B 317	OU Atzenbach	02KK	1,4	20,8	WB	03 - ohne Planung
B 311	Ehingen/Stetten–Ehingen	24KK	5,2	30,6	WB	03 - ohne Planung
B 311	Ehingen–Gamerschwang	04KB	4,9	25,6	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	04KK	1,7	38,8	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Gutach	02KK	5,7	25,0	WB	03 - ohne Planung
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	24LB	10,5	51,2	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	02KK	5,8	143,0	WB*	03 - ohne Planung
B 35	OU Helmsheim	02KK	1,0	8,1	WB	03 - ohne Planung
2040-2045 34,1 Überhang 1.944,8 brutto 812,5 netto						
B 311	OU Immendingen	02KK	4,0	16,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	04KK	4,3	118,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Hinterzarten–Titisee	24KK	4,3	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stadttunnel Freiburg	02KK	1,8	120,0	VB	09 - Vorentwurf
B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	24KK	1,8	100,0	WB*	09 - Vorentwurf
B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	02KK	3,0	8,9	WB*	09 - Vorentwurf
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	02KK	3,5	7,7	WB	03 - ohne Planung
A 98	Bad Säckingen–Murg	24KB	6,0	37,2	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Etwas höhere Jahresraten

noch Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 463	OU Lautlingen	02KK	4,4	23,4	VB	09 - Vorentwurf
B 290	Königshofen–Bad Mergentheim	02KK	4,7	16,5	WB	03 - ohne Planung
A 656	AS Mannheim/West–AK Mannheim	46KB	3,9	48,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	02KK	5,8	143,0	WB*	03 - ohne Planung
B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	02/24	5,8	143,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Döggingen–Hüfingen	24KK	5,0	18,4	WB	03 - ohne Planung
B 31	Friedenweiler–Unadingen	24KK	12,3	31,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Kirchzarten–Buchenbach	24KK	3,0	6,4	WB	03 - ohne Planung
B 31	Titisee–Friedenweiler	24KK	7,9	56,2	WB	03 - ohne Planung
B 313	OU Grafenberg	02KK	1,9	4,6	VB	09 - Vorentwurf
B 500	A 5–Landesgrenze	24KB	5,8	79,5	WB	03 - ohne Planung
B 10	OU Urspring	02KK	2,3	24,3	WB	03 - ohne Planung
B 10	OU Amstetten	02KK	4,2	11,5	WB	03 - ohne Planung
B 27	Bad Friedrichshall–A 6	24KB	4,3	25,6	WB*	03 - ohne Planung
B 33	OU Haslach	02KK	3,1	23,0	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	02KK	5,5	90,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	24KK	3,0	42,2	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Königshofen	02KK	2,6	8,2	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
A 656	AK Mannheim–AK Heidelberg	46KB	9,1	51,5	WB	03 - ohne Planung
A 656	AK Heidelberg–AS Wieblingen	46KB	1,0	8,4	WB	03 - ohne Planung
B 29	Nordoststring Stuttgart	04KB	9,8	102,3	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 27	Balingen/Süd–Dotternhausen	02KK	6,0	21,8	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Schömberg	02KK	3,8	19,0	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Neukirch	02KK	1,1	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	02KK	2,9	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Riethem-Weilheim	02KK	4,5	6,6	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Pflaumloch	02KK	2,3	5,1	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Jungingen	02KK	3,8	12,8	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Owen und Lenningen	02KK	9,0	26,5	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Etwas höhere Jahresraten

noch Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2045-2050 88,1 Überhang 2.129,7 brutto 751,6 netto						
B 27	Balingen/Süd–Dotternhausen	02KK	6,0	21,8	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Schömberg	02KK	3,8	19,0	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Neukirch	02KK	1,1	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Michelfeld	02KK	3,5	5,9	WB	03 - ohne Planung
B 10	Geislingen/Ost–Amstetten (Geislinger Steige)	24KB	2,0	17,6	WB	03 - ohne Planung
B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	02KK	0,6	11,3	WB	03 - ohne Planung
B 32	Verlegung bei Blitzenreute	02KK	1,6	4,0	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Jagstfeld	02KK	1,0	34,0	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	02KK	2,9	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Rietheim-Weilheim	02KK	4,5	6,6	WB	03 - ohne Planung
B 312	Metzingen–Metzingen/West	24KK	2,2	14,1	WB	03 - ohne Planung
B 10	Mühlacker–Lienzingen	02KK	4,0	33,2	WB	03 - ohne Planung
B 293	N-OU Berghausen/OU Jöhlingen	02KK	2,2	42,6	WB*	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 10	Illingen–Enzweihingen	24KB	6,0	17,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	02KK	6,8	26,6	WB*	09 - Vorentwurf
B 311n	Sigmaringen (L 456)–Mengen	02KK	7,5	26,0	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Staig	02KK	1,7	6,3	WB	03 - ohne Planung
B 35	OU Helmsheim	02KK	1,0	8,1	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Boms	02KK	1,8	2,7	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Pflaumloch	02KK	2,3	5,1	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Wallhausen	02KK	4,2	7,3	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Engstingen	02KK	4,1	12,9	WB	03 - ohne Planung
B 467	Querspange Tettang	02KK	5,1	24,1	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Rot am See	02KK	4,2	9,3	WB	03 - ohne Planung
B 463	Westtangente Pforzheim (2. BA, Sonnenbergtunnel)	02KK	2,5	47,2	WB*	09 - Vorentwurf
B 312	OU Edenbachen	02KK	3,0	7,3	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Ochsenhausen	02KK	4,6	10,3	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Ringschnait	02KK	2,6	4,8	VB	09 - Vorentwurf
B 463	OU Unterreichenbach	02KK	1,9	10,2	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Etwas höhere Jahresraten

noch Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 19	OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	02KK	1,2	14,5	WB*	09 - Vorentwurf
B 466	OU Donzdorf	02KK	3,5	11,7	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Tigerfeld	02KK	1,8	1,8	WB	03 - ohne Planung
B 313	OU Großengstingen	02KK	3,6	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Blaufelden	02KK	3,1	4,4	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Pfronstetten	02KK	2,6	3,1	WB	03 - ohne Planung
B 35	Bretten/Diedelsheim–OU Gölshausen	24KK	4,3	24,2	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Huldstetten	02KK	1,7	1,7	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Jungingen	02KK	3,8	12,8	WB	03 - ohne Planung
B 415	Verlegung Lahr–Lahr/Reichenbach	02KK	5,5	25,6	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Owen und Lenningen	02KK	9,0	26,5	WB	03 - ohne Planung
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	02KK	1,5	4,6	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Randen	02KK	1,5	2,3	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Zollhaus	02KK	1,0	7,6	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Neckarburken	02KK	1,5	9,7	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Jestetten	02KK	3,9	5,0	VB	03 - ohne Planung
B 27	OU Offenau	02KK	3,8	20,2	WB*	09 - Vorentwurf
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	02KK	2,5	30,8	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Zwiefalten	02KK	1,8	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	02KK	1,8	20,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)	02KK	0,3	5,9	WB*	03 - ohne Planung
B 465	OU Sontheim und Weisel	02KK	1,0	2,6	WB	03 - ohne Planung
B 462	Verlegung in Baiersbronn	02KK	2,3	21,3	WB*	09 - Vorentwurf
B 19	OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	02KK	1,3	8,9	WB	03 - ohne Planung
B 294	Südwesttangente Bretten	02KK	2,7	15,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	OU Forbach	02KK	2,5	23,7	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Altsteußlingen	02KK	1,3	2,1	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Ingerkingen	02KK	3,4	5,4	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Ravensburg (Molldieter-Tunnel)	02KK	3,0	66,5	WB	03 - ohne Planung
B 35	OU Bruchsal	02KK	4,0	35,4	WB*	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 1 - Etwas höhere Jahresraten

noch Szenario 1: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 313	OU Engelswies und Vilsingen	02KK	5,9	11,5	WB	03 - ohne Planung
B 462	OU Schramberg	02KK	4,5	50,0	WB*	09 - Vorentwurf
B 465	OU Ehingen	02KK	3,2	10,3	WB	03 - ohne Planung
B 296	Kernstadtentlastung Calw	02KK	0,9	12,6	VB	09 - Vorentwurf
B 314	OU Grimmelshofen	02KK	1,5	17,1	VB	09 - Vorentwurf
B 313	Engstingen/Haid–Trochtelfingen	02KK	4,7	17,3	WB	03 - ohne Planung
B 313	Inneringen–Jungnau	02KK	7,5	18,7	WB	03 - ohne Planung
B 12	OU Großholzleute	02KK	2,9	4,6	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 28	OU Feldstetten	02KK	2,0	3,0	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Seeburg	02KK	1,0	2,6	WB	03 - ohne Planung
B 33	Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)	02KK	1,2	22,7	WB	03 - ohne Planung
B 28	OU Blaustein	02KK	3,2	48,4	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
-keine- Es wurden 10 Projekte, nach 2050, vorgezogen.						
2050-2055 40,6 Überhang 144,0 brutto 16,2 netto						
B 14	Verlegung bei Stockach	02KK	6,3	20,5	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Horb am Neckar	02KK	0,8	12,0	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 14	OU Spaichingen	02KK	7,6	20,6	WB*	09 - Vorentwurf
B 312	Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß	02KK	1,9	17,9	WB	03 - ohne Planung
B 19	OU Gaildorf (sö-Abschnitt)	02KK	2,0	9,2	VB	09 - Vorentwurf
B 500	Tieferlegung in Häusern	02KK	1,0	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Münsingen (2. BA)	02KK	3,8	10,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Burladingen	02KK	4,0	7,2	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Warthausen	02KK	1,9	10,2	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 523	Villingen–Schwenningen (2.BA)	02KK	6,0	16,1	WB*	09 - Vorentwurf
B 39	OU Willsbach	02KK	2,6	11,2	WB	03 - ohne Planung
B 32	Neufra–Gammertingen	02KK	3,6	7,1	WB	03 - ohne Planung
B 500	OU Schönwald	02KK	4,0	14,9	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
-keine-						

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Finanzierung wie bisher, mit deutlich höheren Jahresraten

Szenario

1. Angenommen wird, dass der Bund von 2010-2015 im jährlichen Durchschnitt rund 350 Millionen Euro, von 2016-2020 im jährlichen Durchschnitt rund 400 Millionen Euro und ab 2021 jährlich rund 450 Millionen Euro bereit stellt und dieser Betrag inflationsbedingt jährlich um 2% angehoben wird.
2. Für die Jahre 2009-2012 wird angenommen, dass der Bund die versprochenen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 303 Mio. Euro bereit stellt.
3. Es werden keine eventuellen zukünftigen Sonderprogramme mit eingerechnet.
4. Es wird mit einer Baukostensteigerung von 2 Prozent jährlich ab 2003 gerechnet.
5. Die 29 Projekte, die nicht voll bewertet werden konnten, müssen noch zusätzlich finanziert werden. Da bei keinem dieser Projekte die Planung bis 2015 abgeschlossen sein wird, sind erst danach die Haushaltsmittel in die 5-Jahrespläne einzustellen.

Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität	
			Bund	Land
A 98	Murg–Hauenstein	-	WB	kein Bedarf
A 98	AD Rheinfeldern–Rheinfeldern/Karsau	-	WB	kein Bedarf
A 98	Hauenstein–Tiengen	BW7602	VB	C5
A 98	Hauenstein–Tiengen	-	WB	kein Bedarf
A 98	Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein	BW7021	WB	kein Bedarf
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	WB*	kein Bedarf
B 3	OU Rastatt-Süd	-	WB*	C*
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	-	WB	kein Bedarf
B 27	OU Hardheim	BW8609	WB	kein Bedarf
B 28	Verlegung bei Aach	BW8705	WB	kein Bedarf
B 28n	Grünmettstetten–L 355a	BW8610	WB*	C*
B 28n	OU Horb am Neckar (kleine Lösung)	BW8610	VB	B3
B 29a	Aalen–Unterkochen, nach Abstufung B 19	BW8120	WB*	C*
B 29a	OU Ebnat (w Ebnat–A 7), nach Abstufung B 19	BW8120	VB	C5
B 31	OU Döggingen (2. BA)	-	VB	C6
B 31	Friedrichshafen/Waggershausen–FN/B 30alt	BW6151	VB	C6
B 33	A 5–Elgersweier	BW7614	VB	B3
B 33	Gengenbach–Steinach	BW7614	WB	kein Bedarf
B 34	OU Oberlauchringen	-	WB*	C*
B 39	Lgr. RP/BW–L 722 Lusshof	BW8288	WB	kein Bedarf
B 39	OU Ellhofen	BW8615	WB	kein Bedarf
B 313	OU Krumbach	BW8637	WB	kein Bedarf
B 313	OU Inneringen	BW6527	WB	kein Bedarf
B 463	OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)	-	WB	kein Bedarf
B 464	n Holzgerlingen–s Holzgerlingen	BW8264	VB	B4
B 465	Querspange Mettenberg	BW8271	WB	kein Bedarf
B 465	Schorndorf–Göppingen	BW6634	WB	kein Bedarf
B 466	OU Heidenheim (Tunnel)	-	WB	kein Bedarf
B 466	OU Böhmenkirch	BW8701	WB	kein Bedarf

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Deutlich höhere Jahresraten

5-Jh-Plan	LOS 2015	Kosten	Bemerkung
2015-2020	E, C, B	78,5	BW7614, BW6151, B 3 OU Sinzheim, B 31 OU Döggingen (2. Fahrbahn)
2020-2025	F, C, B, A	81,4	BW8120, BW8288, BW8615, B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil-A 5)
2025-2030	C, B, A	98,8	BW8705, BW7614, BW8264, B 466 Heidenheim (Tunnel)
2030-2035	A	165,1	BW7602
2035-2040	A	347,3	BW8609, BW8637, BW8271, BW8701, BW6527, BW6634, BW8610, B 34 OU Oberlauchringen, B 3 OU Rastatt Süd, B 463 OU Bad Liebenzell, A 98 AD Rheinfelden–Rheinfelden/Karsau (2. Fahrbahn), A 98 Hauenstein–Tiengen (2. Fahrbahn), A 98 Murg–Hauenstein (2. Fahrbahn), A 98 Bgr. F/D (Märkt)

6. Härtefallregelung. Für Härtefälle, die sonst nur sehr spät realisiert werden können, werden in jeden 5-Jh-Plan ca. 150 Millionen Euro mit Preisstand 2003 eingestellt. Es ist die Inflation zu beachten und die Mittel entsprechend anzupassen. Können nicht alle Mittel abgenommen werden, so gehen diese in die normalen über, reichen sie geringfügig, mit einer Abweichung von bis zu 10 Prozent, in Sonderfällen auch etwas mehr, nicht aus, so werden normale Mittel zusätzlich verwendet. Sind die bereits heute bekannten Härtefälle, das sind Projekte mit hohen Konflikten, welche allerdings dennoch nicht sofort realisiert werden können, abgearbeitet, so werden bis dahin neu dazu kommende aus diesen Mitteln finanziert. Sind keine Härtefälle mehr vorhanden, so gehen die Mittel in die normalen Haushaltsmittel über.

5-Jh-Plan	Finanzbedarf
2015-2020	198,0
2020-2025	202,0
2025-2030	223,0
2030-2035	246,2
2035-2040	271,8

7. Daraus ergibt sich folgender Finanzbedarf, wobei die Beträge inflationsbedingt angepasst wurden. So betragen zum Beispiel die Beträge in der Spalte "Reserviert" mit Preisstand 2003 immer 150 Mio. Euro, liegen allerdings aufgrund der Inflation höher.

5-Jh-Plan	Auszahlung Bund	Jahresrate	Reserviert	Verfügbar
2010-2015	2.053,0	410,6	0,0	2.053,0
2015-2020	2.000,0	400,0	276,5	1.723,5
2020-2025	2.388,7	477,7	283,4	2.105,3
2025-2030	2.637,3	527,5	321,8	2.315,5
2030-2035	2.911,8	582,4	411,3	2.500,5
2035-2040	2.122,9	643,0	619,1	1.503,8
Kosten Bund	14.113,6 Mio. €			

8. Mit der Finanzierbarkeit aller Maßnahmen ist voraussichtlich bis 2038 zu rechnen.

Realisierungslisten

► Hinweis

Die hellgrau hinterlegten Projekte in den folgenden Tabellen, werden über die Härtefallregelung vorgezogen.

► Szenario 2: Liste privat zu finanzieren über A- und F-Modell

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 5	AS Achern–AS Appenweier	46BB	15,5	51,7	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Baden-Baden–AS Bühl	46BB	9,4	38,9	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Bühl–AS Achern	46BB	8,6	42,1	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Appenweier–AS Offenburg	46BB	5,4	28,8	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Offenburg–AS Offenburg/Süd	46BB	2,8	11,5	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	AS Mühlhausen–Hohenstadt	46KB	8,0	51,7	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 61	Lgr. RP/BW–AD Hockenheim	46KB	6,0	16,7	VB	09 - Vorentwurf

► Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2010-2015 0,0 Überhang 2.053,0 brutto 1.618,8 netto						
A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg	46BB	9,2	36,4	VB	17 - im Bau
A 6	Neckartalübergang Neckarsulm	46BB	1,5	17,1	VB	17 - im Bau
A 6	Viernheim–AK Mannheim	46BB	6,1	1,1	VB	17 - im Bau
A 8	AS Heimsheim–AS Leonberg/West (m. B 295)	46KB	9,0	1,6	VB	17 - im Bau
A 8	AS Karlsbad–AS Pforzheim/West	46KB	9,5	96,9	VB	17 - im Bau
A 8	AS Leonberg/West–westlich AD Leonberg	46KB	1,3	5,1	VB	17 - im Bau
A 8	Gruibingen–AS Mühlhausen	46KB	3,9	15,8	VB	17 - im Bau
A 98	Lörrach/Ost–Rheinfelden/Karsau	02/04	7,8	12,3	VB	17 - im Bau
A 98	Murg–Hauenstein (2. BA Murg)	02KB	4,0	0,8	VB	17 - im Bau
A 98	Murg–Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)	02KB	3,3	0,8	VB	17 - im Bau
B 3	OU Bad Krozingen	02KK	3,2	2,4	VB	17 - im Bau
B 3	OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	02KK	3,4	1,5	VB	17 - im Bau
B 27	Tübingen (Bläsibad)–Nehren	24KB	7,0	53,1	VB	17 - im Bau
B 28n	OU Ergenzingen	02KK	4,8	16,7	VB	17 - im Bau
B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	02KK	2,6	172,1	VB	17 - im Bau
B 31	Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (1. BA)	02KK	8,0	2,4	VB	17 - im Bau

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Deutlich höhere Jahresraten

noch Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 32	OU Herbertingen mit Verlegung B 311	02KK	6,8	25,5	VB	17 - im Bau
B 33	Allensbach/West–Konstanz (Landeplatz)	24KK	9,6	136,4	VB	17 - im Bau
B 33	Konstanz (Landeplatz)–westl. Rheinbrücke	24KK	3,0	13,8	VB	17 - im Bau
B 39	OU Mühlhausen bei Wiesloch	02KK	4,1	16,6	VB	17 - im Bau
B 292	OU Adelsheim und OU Osterburken	02KK	8,3	1,8	VB	17 - im Bau
B 311	Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	2,0	21,5	VB	17 - im Bau
B 464	Renningen–Sindelfingen	02KK	7,5	2,2	VB	17 - im Bau
B 535	OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	6,1	25,0	VB	17 - im Bau
A 8	AS Wurmberg–AS Heimsheim	46KB	11,4	70,8	VB	17 - im Bau
B 14	Backnang/West–Nellmersbach	04KB	7,5	98,6	VB	17 - im Bau
B 294	OU Elzach	02KK	2,8	7,2	VB	17 - im Bau
B 19	OU Bad Mergentheim	02KK	2,7	6,9	VB	17 - im Bau
B 462	OU Dunningen	02KK	6,3	18,0	VB	17 - im Bau
B 492	OU Brenz	02KK	2,3	6,3	VB	17 - im Bau
B 297	OU Lorch	02KK	1,0	0,5	VB	17 - im Bau
B 30	Baindt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach (BA 6)	04KK	5,6	44,4	VB	16 - Bauvorbereitung
B 10	Göppingen/Ost–Süßen/Ost (2. BA)	04KB	3,0	25,4	VB	15 - Bauentwurf
B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	6,0	36,3	VB	15 - Bauentwurf
B 28n	Rottenburg -Tübingen	02KK	8,0	20,0	VB	15 - Bauentwurf
B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	02KK	3,1	70,9	VB	15 - Bauentwurf
B 317	Lörrach–Weil am Rhein	02KK	4,1	21,3	VB	15 - Bauentwurf
B 466	Süßen–w Donzdorf	02KK	2,8	11,2	VB	15 - Bauentwurf
B 518	OU Wehr	02KK	4,0	7,3	VB	15 - Bauentwurf
B 10	Süßen/Ost–Gingen/Ost	04KK	3,0	24,3	VB	15 - Bauentwurf
B 311	OU Neuhausen ob Eck	02KK	6,4	17,0	VB	15 - Bauentwurf
B 19	OU Gaisbach	02KK	3,4	16,1	VB	15 - Bauentwurf
A 6	AS Sinsheim–Kirchardt	46BB	13,8	55,5	VB	14 - Planfestgestellt
A 8	AK Ulm/Elchingen–Lgr. BW/BY	46KB	3,5	19,9	VB	14 - Planfestgestellt
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	02KK	3,2	64,8	VB	14 - Planfestgestellt
B 14	Verlegung in Schwäbisch Hall	24KK	1,2	31,2	VB	14 - Planfestgestellt

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Deutlich höhere Jahresraten

noch Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 28n	OU Schopfloch	02KK	3,1	10,7	VB	14 - Planfestgestellt
B 28n	Schopfloch–Grünmettstetten	02KK	2,6	6,1	VB	14 - Planfestgestellt
B 29	OU Mögglingen	04KB	6,9	48,5	VB	14 - Planfestgestellt
B 34	OU Grenzach	02KK	2,8	10,7	VB	14 - Planfestgestellt
B 34	OU Wyhlen	02KK	4,5	9,8	VB	14 - Planfestgestellt
B 463	Westtangente Pforzheim (1. BA, Arlingertunnel)	02KK	3,2	78,7	VB	14 - Planfestgestellt
A 81	AS Böblingen-Hulb–AS Gärtringen	46KB	6,9	20,5	VB	14 - Planfestgestellt
B 29	Essingen–Aalen	24KB	3,6	17,0	VB	14 - Planfestgestellt
B 294	OU Winden	02KK	4,9	27,1	VB	14 - Planfestgestellt
A 6	Kirchardt–AS Heilbronn/Untereisesheim	46BB	12,3	55,6	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Sonderprogramm für Härtefälle						
<i>Aufgrund des Planungsstandes und der nachrangigen Einstufung sind bis 2015 keine Härtefallprojekte zu finanzieren.</i>						
2015-2020 18,7 Überhang 1.723,5 brutto 1.212,2 netto						
B 31	Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (2. BA)	02KK	11,6	38,1	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 33	Elgersweiler–Gengenbach	24KB	5,8	10,7	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	ö AS Pforzheim/Nord–AS Wurmberg	46KB	4,5	64,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	Hohenstadt–AS Ulm/West	46KB	22,2	144,2	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 3	Lgr. BY/BW–Lgr. BW/BY	46BB	6,8	37,8	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 81	AS Sindelfingen/Ost–AS Böblingen-Hulb	46KB	9,0	83,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	04KB	7,1	63,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 311	OU Unlingen	02KK	4,0	8,0	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 27	Donaueschingen–Hüfingen	24KB	5,4	14,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 10	OU Berghausen (Tunnel)	02KK	-	-	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 6	AS Wiesloch/Rauenberg–AS Sinsheim	46BB	10,8	38,3	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
B 31	Überlingen/West–Überlingen/Ost	02KK	3,3	22,2	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
B 311	Querspange Erbach–Dellmensingen (B 30)	02KK	7,6	27,3	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
A 5	AS Teningen–AS Freiburg/Mitte	46BB	11,3	108,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 98	Bad Säckingen–Murg	02KB	6,0	87,5	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 6	AK Weinsberg–AS Kupferzell	46BB	30,9	116,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 29	Schwäbisch Gmünd–Hussenhofen	24KB	2,3	18,9	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 27	Nehren–Bodelshausen	04KB	6,9	42,1	VB	11 - Vorentwurf genehmigt

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Deutlich höhere Jahresraten

noch Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 14	OU Oppenweiler	02KK	2,6	23,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 10	Verlegung in Enzweihingen	02KK	3,1	24,6	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 294	OU Bauschlott	02KK	2,8	11,7	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 28	Verlegung in Freudenstadt	02KK	3,5	78,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 27	OU Behla	02KK	1,9	3,6	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 294	OU Loßburg	02KK	5,0	17,9	VB	03 - ohne Planung

► Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2015-2020 -107,9 Überhang 107,9 brutto 107,9 netto						
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	46KB	22,5	85,9	WB	03 - ohne Planung
A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	68BB	8,0	36,6	WB	03 - ohne Planung
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	68KB	42,4	572,6	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	02KK	3,0	44,3	WB*	09 - Vorentwurf
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	04KB	11,0	47,1	VB	09 - Vorentwurf
B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	24KB	3,0	14,3	VB	09 - Vorentwurf
2020-2025 542,9 Überhang 2.105,3 brutto 818,9 netto						
A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	68KB	7,7	46,5	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	68BB	6,3	22,0	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	68BB	11,1	42,4	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Enzisreute	04KB	3,4	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Gaisbeuren	04KB	5,4	29,0	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Ulm/West–AS Ulm/Ost	46KB	5,0	22,0	VB	09 - Vorentwurf
B 27	AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen	46BB	8,2	26,7	WB	03 - ohne Planung
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	04KB	11,0	47,1	VB	09 - Vorentwurf
A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	46BB	41,2	241,8	WB	03 - ohne Planung
B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	24KB	5,0	19,8	WB	03 - ohne Planung
B 30	Hochdorf–Oberessendorf	24KB	4,8	24,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Meersburg/West–Stetten	24KK	3,8	21,8	VB	04 - Linienentwurf
B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	24KK	5,0	33,8	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Deutlich höhere Jahresraten

noch Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	02KK	5,0	43,8	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	24KK	4,7	33,2	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
A 5	AK Heidelberg–AK Walldorf	46KB	15,4	122,9	VB	09 - Vorentwurf
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	68KB	7,3	143,2	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 463	OU Lautlingen	02KK	4,4	23,4	VB	09 - Vorentwurf
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	02KK	5,5	90,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stetten–Immenstaad	04KB	6,4	38,2	VB	04 - Linienentwurf
2025-2030 75,4 Überhang 2.315,5 brutto 1.281,1 netto						
B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen	46BB	4,5	30,7	WB	03 - ohne Planung
A 5	Freiburg Mitte–Bgr. D/CH	46BB	58,8	300,6	WB	03 - ohne Planung
B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	04KB	7,6	34,5	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	24KB	4,5	22,5	WB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 317	Zell–Hausen	02KK	3,5	8,3	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen	46BB	4,5	30,7	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stetten–Immenstaad	04KB	6,4	38,2	VB	04 - Linienentwurf
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	02KK	3,0	44,3	WB*	09 - Vorentwurf
A 6	AK Mannheim–AD Hockenheim	46BB	14,3	134,0	WB	03 - ohne Planung
B 10	Esslingen–Plochinger Dreieck	46BB	6,0	41,0	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	46KB	1,4	5,8	WB	03 - ohne Planung
B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	24KB	3,0	14,3	VB	09 - Vorentwurf
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	24KB	9,6	27,4	WB	03 - ohne Planung
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	02KB	10,5	88,9	VB	09 - Vorentwurf
B 317	Lörrach–Schopfheim	24KK	6,8	32,2	WB	03 - ohne Planung
A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE	46KB	7,3	40,6	WB	03 - ohne Planung
A 6	AS Kupferzell–Crailsheim–Lgr. BW/BY	46BB	32,4	105,0	WB*	03 - ohne Planung
B 29	Böbingen–Mögglingen	24KB	3,3	13,3	VB	09 - Vorentwurf
B 29	Hussenhofen–Böbingen	24KB	4,1	26,2	VB	09 - Vorentwurf
B 27	Tübingen–Bläsibad (langer Schindhau-basistunnel)	04KB	3,5	133,0	VB	09 - Vorentwurf
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)	02KK	5,9	37,5	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 311	OU Deppenhhausen	24KK	1,8	4,7	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Deutlich höhere Jahresraten

noch Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 311	OU Obermarchtal	02KK	2,0	3,9	WB	03 - ohne Planung
B 317	OU Atzenbach	02KK	1,4	20,8	WB	03 - ohne Planung
B 311	Ehingen/Stetten–Ehingen	24KK	5,2	30,6	WB	03 - ohne Planung
B 311	Ehingen–Gamerschwang	04KB	4,9	25,6	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	04KK	1,7	38,8	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Gutach	02KK	5,7	25,0	WB	03 - ohne Planung
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	24LB	10,5	51,2	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 27	OU Jagstfeld	02KK	1,0	34,0	WB	03 - ohne Planung
B 27	Bad Friedrichshall–A 6	24KB	4,3	25,6	WB*	03 - ohne Planung
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	24KK	3,0	42,2	WB	03 - ohne Planung
B 312	Metzingen–Metzingen/West	24KK	2,2	14,1	WB	03 - ohne Planung
B 31	Hinterzarten–Titisee	24KK	4,3	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Haslach	02KK	3,1	23,0	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
2030-2035 39,5 Überhang 2.500,5 brutto 1.287,3 netto						
B 311	OU Immendingen	02KK	4,0	16,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	04KK	4,3	118,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Hinterzarten–Titisee	24KK	4,3	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stadttunnel Freiburg	02KK	1,8	120,0	VB	09 - Vorentwurf
B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	24KK	1,8	100,0	WB*	09 - Vorentwurf
B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	02KK	3,0	8,9	WB*	09 - Vorentwurf
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	02KK	3,5	7,7	WB	03 - ohne Planung
A 98	Bad Säckingen–Murg	24KB	6,0	37,2	WB	03 - ohne Planung
B 463	OU Lautlingen	02KK	4,4	23,4	VB	09 - Vorentwurf
B 290	Königshofen–Bad Mergentheim	02KK	4,7	16,5	WB	03 - ohne Planung
A 656	AS Mannheim/West–AK Mannheim	46KB	3,9	48,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	02KK	5,8	143,0	WB*	03 - ohne Planung
B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	02/24	5,8	143,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Döggingen–Hüfingen	24KK	5,0	18,4	WB	03 - ohne Planung
B 31	Friedenweiler–Unadingen	24KK	12,3	31,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Kirchzarten–Buchenbach	24KK	3,0	6,4	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Deutlich höhere Jahresraten

noch Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 31	Titisee–Friedenweiler	24KK	7,9	56,2	WB	03 - ohne Planung
B 313	OU Grafenberg	02KK	1,9	4,6	VB	09 - Vorentwurf
B 500	A 5–Landesgrenze	24KB	5,8	79,5	WB	03 - ohne Planung
B 10	OU Urspring	02KK	2,3	24,3	WB	03 - ohne Planung
B 10	OU Amstetten	02KK	4,2	11,5	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Königshofen	02KK	2,6	8,2	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
A 656	AK Mannheim–AK Heidelberg	46KB	9,1	51,5	WB	03 - ohne Planung
B 27	Bad Friedrichshall–A 6	24KB	4,3	25,6	WB*	03 - ohne Planung
A 656	AK Heidelberg–AS Wieblingen	46KB	1,0	8,4	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Haslach	02KK	3,1	23,0	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	02KK	5,5	90,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	24KK	3,0	42,2	WB	03 - ohne Planung
B 29	Nordoststring Stuttgart	04KB	9,8	102,3	WB	03 - ohne Planung
B 27	Balingen/Süd–Dotternhausen	02KK	6,0	21,8	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Schömberg	02KK	3,8	19,0	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Neukirch	02KK	1,1	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Michelfeld	02KK	3,5	5,9	WB	03 - ohne Planung
B 10	Geislingen/Ost–Amstetten (Geislinger Steige)	24KB	2,0	17,6	WB	03 - ohne Planung
B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	02KK	0,6	11,3	WB	03 - ohne Planung
B 32	Verlegung bei Blitzenreute	02KK	1,6	4,0	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Jagstfeld	02KK	1,0	34,0	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	02KK	2,9	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Rietheim-Weilheim	02KK	4,5	6,6	WB	03 - ohne Planung
B 312	Metzingen–Metzingen/West	24KK	2,2	14,1	WB	03 - ohne Planung
B 10	Mühlacker–Lienzingen	02KK	4,0	33,2	WB	03 - ohne Planung
B 293	N-OU Berghausen/OU Jöhlingen	02KK	2,2	42,6	WB*	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 10	Illingen–Enzweihingen	24KB	6,0	17,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	02KK	6,8	26,6	WB*	09 - Vorentwurf
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 35	OU Helmsheim	02KK	1,0	8,1	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Deutlich höhere Jahresraten

noch Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 29	OU Pflaumloch	02KK	2,3	5,1	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Jungingen	02KK	3,8	12,8	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Owen und Lenningen	02KK	9,0	26,5	WB	03 - ohne Planung
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	02KK	1,5	4,6	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Randen	02KK	1,5	2,3	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Zollhaus	02KK	1,0	7,6	VB	09 - Vorentwurf
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	02KK	2,5	30,8	WB	03 - ohne Planung
B 19	OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	02KK	1,3	8,9	WB	03 - ohne Planung
B 35	OU Bruchsal	02KK	4,0	35,4	WB*	03 - ohne Planung
2035-2040 12,8 Überhang 1.503,8 brutto 710,0 netto						
B 311n	Sigmaringen (L 456)–Mengen	02KK	7,5	26,0	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Staig	02KK	1,7	6,3	WB	03 - ohne Planung
B 35	OU Helmsheim	02KK	1,0	8,1	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Boms	02KK	1,8	2,7	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Pflaumloch	02KK	2,3	5,1	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Wallhausen	02KK	4,2	7,3	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Engstingen	02KK	4,1	12,9	WB	03 - ohne Planung
B 467	Querspange Tettngang	02KK	5,1	24,1	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Rot am See	02KK	4,2	9,3	WB	03 - ohne Planung
B 463	Westtangente Pforzheim (2. BA, Sonnenbergtunnel)	02KK	2,5	47,2	WB*	09 - Vorentwurf
B 312	OU Edenbachen	02KK	3,0	7,3	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Ochsenhausen	02KK	4,6	10,3	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Ringschnait	02KK	2,6	4,8	VB	09 - Vorentwurf
B 463	OU Unterreichenbach	02KK	1,9	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 19	OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	02KK	1,2	14,5	WB*	09 - Vorentwurf
B 466	OU Donzdorf	02KK	3,5	11,7	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Tigerfeld	02KK	1,8	1,8	WB	03 - ohne Planung
B 313	OU Großengstingen	02KK	3,6	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Blaufelden	02KK	3,1	4,4	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Pfronstetten	02KK	2,6	3,1	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Deutlich höhere Jahresraten

noch Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 35	Bretten/Diedelsheim–OU Gölshausen	24KK	4,3	24,2	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Huldstetten	02KK	1,7	1,7	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Jungingen	02KK	3,8	12,8	WB	03 - ohne Planung
B 415	Verlegung Lahr–Lahr/Reichenbach	02KK	5,5	25,6	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Owen und Lenningen	02KK	9,0	26,5	WB	03 - ohne Planung
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	02KK	1,5	4,6	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Randen	02KK	1,5	2,3	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Zollhaus	02KK	1,0	7,6	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Neckarburken	02KK	1,5	9,7	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Jestetten	02KK	3,9	5,0	VB	03 - ohne Planung
B 27	OU Offenau	02KK	3,8	20,2	WB*	09 - Vorentwurf
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	02KK	2,5	30,8	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Zwiefalten	02KK	1,8	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	02KK	1,8	20,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)	02KK	0,3	5,9	WB*	03 - ohne Planung
B 465	OU Sontheim und Weisel	02KK	1,0	2,6	WB	03 - ohne Planung
B 462	Verlegung in Baiersbronn	02KK	2,3	21,3	WB*	09 - Vorentwurf
B 19	OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	02KK	1,3	8,9	WB	03 - ohne Planung
B 294	Südwesttangente Bretten	02KK	2,7	15,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	OU Forbach	02KK	2,5	23,7	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Altsteußlingen	02KK	1,3	2,1	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Ingerkingen	02KK	3,4	5,4	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	02KK	3,0	66,5	WB	03 - ohne Planung
B 35	OU Bruchsal	02KK	4,0	35,4	WB*	03 - ohne Planung
B 313	OU Engelswies und Vilsingen	02KK	5,9	11,5	WB	03 - ohne Planung
B 462	OU Schramberg	02KK	4,5	50,0	WB*	09 - Vorentwurf
B 465	OU Ehingen	02KK	3,2	10,3	WB	03 - ohne Planung
B 296	Kernstadtentlastung Calw	02KK	0,9	12,6	VB	09 - Vorentwurf
B 314	OU Grimmelshofen	02KK	1,5	17,1	VB	09 - Vorentwurf
B 313	Engstingen/Haid–Trochtelfingen	02KK	4,7	17,3	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 2 - Deutlich höhere Jahresraten

noch Szenario 2: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 313	Inneringen–Jungnau	02KK	7,5	18,7	WB	03 - ohne Planung
B 12	OU Großholzleute	02KK	2,9	4,6	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 28	OU Feldstetten	02KK	2,0	3,0	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Seeburg	02KK	1,0	2,6	WB	03 - ohne Planung
B 33	Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)	02KK	1,2	22,7	WB	03 - ohne Planung
B 28	OU Blaustein	02KK	3,2	48,4	WB	03 - ohne Planung
B 14	Verlegung bei Stockach	02KK	6,3	20,5	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Horb am Neckar	02KK	0,8	12,0	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 14	OU Spaichingen	02KK	7,6	20,6	WB*	09 - Vorentwurf
B 312	Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß	02KK	1,9	17,9	WB	03 - ohne Planung
B 19	OU Gaildorf (sö-Abschnitt)	02KK	2,0	9,2	VB	09 - Vorentwurf
B 500	Tieferlegung in Häusern	02KK	1,0	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Münsingen (2. BA)	02KK	3,8	10,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Burladingen	02KK	4,0	7,2	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Warthausen	02KK	1,9	10,2	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 523	Villingen–Schwenningen (2.BA)	02KK	6,0	16,1	WB*	09 - Vorentwurf
B 39	OU Willsbach	02KK	2,6	11,2	WB	03 - ohne Planung
B 32	Neufra–Gammertingen	02KK	3,6	7,1	WB	03 - ohne Planung
B 500	OU Schönwald	02KK	4,0	14,9	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
-keine-						

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - Finanzierung wie bisher, mit etwas höheren Jahresraten und Finanzierung besonders kostenintensiver Bundesautobahnmaßnahmen über das A-Modell

Szenario

1. Angenommen wird, dass der Bund ab 2010 im Durchschnitt jährlich rund 250 Millionen Euro bereit stellt und diesen Betrag inflationsbedingt jährlich um 2% anhebt.
2. Für die Jahre 2009-2012 wird angenommen, dass der Bund die versprochenen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 303 Mio. Euro bereit stellt.
3. Es werden keine eventuellen zukünftigen Sonderprogramme mit eingerechnet.
4. Es wird mit einer Baukostensteigerung von 2 Prozent jährlich ab 2003 gerechnet.
5. Die 29 Projekte, die nicht voll bewertet werden konnten, müssen noch zusätzlich finanziert werden. Da bei keinem dieser Projekte die Planung bis 2015 abgeschlossen sein wird, sind erst danach die Haushaltsmittel in die 5-Jahrespläne einzustellen.

Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität	
			Bund	Land
A 98	Murg–Hauenstein	-	WB	kein Bedarf
A 98	AD Rheinfeldern–Rheinfeldern/Karsau	-	WB	kein Bedarf
A 98	Hauenstein–Tiengen	BW7602	VB	C5
A 98	Hauenstein–Tiengen	-	WB	kein Bedarf
A 98	Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein	BW7021	WB	kein Bedarf
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	WB*	kein Bedarf
B 3	OU Rastatt–Süd	-	WB*	C*
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	-	WB	kein Bedarf
B 27	OU Hardheim	BW8609	WB	kein Bedarf
B 28	Verlegung bei Aach	BW8705	WB	kein Bedarf
B 28n	Grünmettstetten–L 355a	BW8610	WB*	C*
B 28n	OU Horb am Neckar (kleine Lösung)	BW8610	VB	B3
B 29a	Aalen–Unterkochen, nach Abstufung B 19	BW8120	WB*	C*
B 29a	OU Ebnat (w Ebnat–A 7), nach Abstufung B 19	BW8120	VB	C5
B 31	OU Döggingen (2. BA)	-	VB	C6
B 31	Friedrichshafen/Waggershausen–FN/B 30alt	BW6151	VB	C6
B 33	A 5–Elgersweier	BW7614	VB	B3
B 33	Gengenbach–Steinach	BW7614	WB	kein Bedarf
B 34	OU Oberlauchringen	-	WB*	C*
B 39	Lgr. RP/BW–L 722 Lusshof	BW8288	WB	kein Bedarf
B 39	OU Ellhofen	BW8615	WB	kein Bedarf
B 313	OU Krumbach	BW8637	WB	kein Bedarf
B 313	OU Inneringen	BW6527	WB	kein Bedarf
B 463	OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)	-	WB	kein Bedarf
B 464	n Holzgerlingen–s Holzgerlingen	BW8264	VB	B4
B 465	Querspange Mettenberg	BW8271	WB	kein Bedarf
B 465	Schorndorf–Göppingen	BW6634	WB	kein Bedarf
B 466	OU Heidenheim (Tunnel)	-	WB	kein Bedarf
B 466	OU Böhmenkirch	BW8701	WB	kein Bedarf

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - A-Modell

5-Jh-Plan	LOS 2015	Kosten	Bemerkung
2015-2020	E, C, B	78,5	BW7614, BW6151, B 3 OU Sinzheim, B 31 OU Döggingen (2. Fahrbahn)
2020-2025	F, C, B, A	85,8	BW8120, BW8288, BW8615, B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil-A 5)
2025-2030	C, B, A	98,8	BW8705, BW7614, BW8264, B 466 Heidenheim (Tunnel)
2030-2035	A	165,1	BW7602
2035-2040	A	224,1	BW8609, BW8637, BW8271, BW8701; B 34 OU Oberlauchringen, B 3 OU Rastatt Süd, B 463 OU Bad Liebenzell, A 98 AD Rheinfelden–Rheinfelden/Karsau (2. Fahrbahn), A 98 Hauenstein–Tiengen (2. Fahrbahn)
2040-2045	A	129,2	BW6527, BW6634, BW8610, A 98 Murg–Hauenstein (2. Fahrbahn), A 98 Bgr. F/D (Märkt)

6. Härtefallregelung. Für Härtefälle, die sonst nur sehr spät realisiert werden können, werden in jeden 5-Jh-Plan ca. 150 Millionen Euro mit Preisstand 2003 eingestellt. Es ist die Inflation zu beachten und die Mittel entsprechend anzupassen. Können nicht alle Mittel abgenommen werden, so gehen diese in die normalen über, reichen sie geringfügig, mit einer Abweichung von bis zu 10 Prozent, in Sonderfällen auch etwas mehr, nicht aus, so werden normale Mittel zusätzlich verwendet. Sind die bereits heute bekannten Härtefälle, das sind Projekte mit hohen Konflikten, welche allerdings dennoch nicht sofort realisiert werden können, abgearbeitet, so werden bis dahin neu dazu kommende aus diesen Mitteln finanziert. Sind keine Härtefälle mehr vorhanden, so gehen die Mittel in die normalen Haushaltsmittel über.

5-Jh-Plan	Finanzbedarf
2015-2020	198,0
2020-2025	202,0
2025-2030	223,0
2030-2035	246,2
2035-2040	271,8
2040-2045	0,0

7. Folgende Projekte werden über das A-Modell finanziert, dadurch rücken weiter untergeordneten Projekte nach oben und können zum Teil erheblich früher finanziert werden. Das selbe gilt zum Teil für die Projekte, die als A-Modell ausgewiesen werden.

Straße	Abschnitt	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	46KB	22,5	85,9	WB	03 - ohne Planung
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	68KB	42,4	572,6	WB	03 - ohne Planung
A 5	AS Teningen–AS Freiburg/Mitte	46BB	11,3	108,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	46BB	41,2	241,8	WB	03 - ohne Planung
A 5	AK Heidelberg–AK Walldorf	46KB	15,4	122,9	VB	09 - Vorentwurf
A 5	Freiburg Mitte–Bgr. D/CH	46BB	58,8	300,6	WB	03 - ohne Planung
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	68KB	7,3	143,2	WB	03 - ohne Planung
A 6	AK Mannheim–AD Hockenheim	46BB	14,3	134,0	WB	03 - ohne Planung
A 6	AK Weinsberg–AS Kupferzell	46BB	30,9	116,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 6	AS Kupferzell–Crailsheim–Lgr. BW/BY	46BB	32,4	105,0	WB*	03 - ohne Planung
A 8	Hohenstadt–AS Ulm/West	46KB	22,2	144,2	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - A-Modell

A 81	AS Sindelfingen/Ost-AS Böblingen-Hulb	46KB	9,0	83,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
------	---------------------------------------	------	-----	------	----	--

8. Daraus ergibt sich folgender Finanzbedarf, wobei die Beträge inflationsbedingt angepasst wurden. So betragen zum Beispiel die Beträge in der Spalte "Reserviert" mit Preisstand 2003 immer 150 Mio. Euro, liegen allerdings aufgrund der Inflation höher.

5-Jh-Plan	Auszahlung Bund	Jahresrate	Reserviert	Verfügbar
2010-2015	1.604,0	320,8	0,0	1.604,0
2015-2020	1.436,4	287,3	276,5	1.159,9
2020-2025	1.585,9	317,2	287,8	1.298,2
2025-2030	1.751,0	350,2	321,8	1.429,2
2030-2035	1.933,2	386,6	411,3	1.521,9
2035-2040	2.134,4	426,9	495,9	1.638,5
2040-2045	365,2	365,2	129,2	236,0
Summe	10.810,2 Mio. €			
Anschubfinanz.	647,5 Mio. €			
Mauteinbußen	11.394,0 Mio. €			
Entfall Unterhalt	-238,3 Mio. €			
Kosten Bund	22.613,4 Mio. €			

9. Mit der Finanzierbarkeit aller Maßnahmen ist voraussichtlich bis 2041 zu rechnen.

Realisierungslisten

► Hinweise

Die hellgrau hinterlegten Projekte in den folgenden Tabellen, werden über die Härtefallregelung vorgezogen. Die hellblau hinterlegten Projekte werden als A-Modelle finanziert und vorgezogen.

► Szenario 3: Liste privat zu finanzieren über A- und F-Modell

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 5	AS Achern–AS Appenweier	46BB	15,5	51,7	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Baden-Baden–AS Bühl	46BB	9,4	38,9	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Bühl–AS Achern	46BB	8,6	42,1	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Appenweier–AS Offenburg	46BB	5,4	28,8	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Offenburg–AS Offenburg/Süd	46BB	2,8	11,5	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	AS Mühlhausen–Hohenstadt	46KB	8,0	51,7	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 61	Lgr. RP/BW–AD Hockenheim	46KB	6,0	16,7	VB	09 - Vorentwurf

► Szenario 3: Rangliste zusätzliche A-Modelle

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 8	Hohenstadt–AS Ulm/West	46KB	22,2	144,2	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 81	AS Sindelfingen/Ost–AS Böblingen-Hulb	46KB	9,0	83,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 5	AS Teningen–AS Freiburg/Mitte	46BB	11,3	108,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 6	AK Weinsberg–AS Kupferzell	46BB	30,9	116,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	46KB	22,5	85,9	WB	03 - ohne Planung
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	68KB	42,4	572,6	WB	03 - ohne Planung
A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	46BB	41,2	241,8	WB	03 - ohne Planung
A 5	AK Heidelberg–AK Walldorf	46KB	15,4	122,9	VB	09 - Vorentwurf
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	68KB	7,3	143,2	WB	03 - ohne Planung
A 5	Freiburg Mitte–Bgr. D/CH	46BB	58,8	300,6	WB	03 - ohne Planung
A 6	AK Mannheim–AD Hockenheim	46BB	14,3	134,0	WB	03 - ohne Planung
A 6	AS Kupferzell–Crailsheim–Lgr. BW/BY	46BB	32,4	105,0	WB*	03 - ohne Planung

► Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2010-2015 0,0 Überhang 1.604,0 brutto 1.264,8 netto						
A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg	46BB	9,2	36,4	VB	17 - im Bau
A 6	Neckartalübergang Neckarsulm	46BB	1,5	17,1	VB	17 - im Bau

noch Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 6	Viernheim–AK Mannheim	46BB	6,1	1,1	VB	17 - im Bau
A 8	AS Heimsheim–AS Leonberg/West (m. B 295)	46KB	9,0	1,6	VB	17 - im Bau
A 8	AS Karlsbad–AS Pforzheim/West	46KB	9,5	96,9	VB	17 - im Bau
A 8	AS Leonberg/West–westlich AD Leonberg	46KB	1,3	5,1	VB	17 - im Bau
A 8	Gruibingen–AS Mühlhausen	46KB	3,9	15,8	VB	17 - im Bau
A 98	Lörrach/Ost–Rheinfeld/Karsau	02/04	7,8	12,3	VB	17 - im Bau
A 98	Murg–Hauenstein (2. BA Murg)	02KB	4,0	0,8	VB	17 - im Bau
A 98	Murg–Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)	02KB	3,3	0,8	VB	17 - im Bau
B 3	OU Bad Krozingen	02KK	3,2	2,4	VB	17 - im Bau
B 3	OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	02KK	3,4	1,5	VB	17 - im Bau
B 27	Tübingen (Bläsibad)–Nehren	24KB	7,0	53,1	VB	17 - im Bau
B 28n	OU Ergenzingen	02KK	4,8	16,7	VB	17 - im Bau
B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	02KK	2,6	172,1	VB	17 - im Bau
B 31	Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (1. BA)	02KK	8,0	2,4	VB	17 - im Bau
B 32	OU Herbertingen mit Verlegung B 311	02KK	6,8	25,5	VB	17 - im Bau
B 33	Allensbach/West–Konstanz (Landeplatz)	24KK	9,6	136,4	VB	17 - im Bau
B 33	Konstanz (Landeplatz)–westl. Rheinbrücke	24KK	3,0	13,8	VB	17 - im Bau
B 39	OU Mühlhausen bei Wiesloch	02KK	4,1	16,6	VB	17 - im Bau
B 292	OU Adelsheim und OU Osterburken	02KK	8,3	1,8	VB	17 - im Bau
B 311	Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	2,0	21,5	VB	17 - im Bau
B 464	Renningen–Sindelfingen	02KK	7,5	2,2	VB	17 - im Bau
B 535	OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	6,1	25,0	VB	17 - im Bau
A 8	AS Wurmberg–AS Heimsheim	46KB	11,4	70,8	VB	17 - im Bau
B 14	Backnang/West–Nellmersbach	04KB	7,5	98,6	VB	17 - im Bau
B 294	OU Elzach	02KK	2,8	7,2	VB	17 - im Bau
B 19	OU Bad Mergentheim	02KK	2,7	6,9	VB	17 - im Bau
B 462	OU Dunningen	02KK	6,3	18,0	VB	17 - im Bau
B 492	OU Brenz	02KK	2,3	6,3	VB	17 - im Bau
B 297	OU Lorch	02KK	1,0	0,5	VB	17 - im Bau
B 30	Baindt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach (BA 6)	04KK	5,6	44,4	VB	16 - Bauvorbereitung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - A-Modell

noch Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 10	Göppingen/Ost-Süßen/Ost (2. BA)	04KB	3,0	25,4	VB	15 - Bauentwurf
B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	6,0	36,3	VB	15 - Bauentwurf
B 28n	Rottenburg -Tübingen	02KK	8,0	20,0	VB	15 - Bauentwurf
B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	02KK	3,1	70,9	VB	15 - Bauentwurf
B 317	Lörrach-Weil am Rhein	02KK	4,1	21,3	VB	15 - Bauentwurf
B 466	Süßen-w Donzdorf	02KK	2,8	11,2	VB	15 - Bauentwurf
B 518	OU Wehr	02KK	4,0	7,3	VB	15 - Bauentwurf
B 10	Süßen/Ost-Gingen/Ost	04KK	3,0	24,3	VB	15 - Bauentwurf
B 311	OU Neuhausen ob Eck	02KK	6,4	17,0	VB	15 - Bauentwurf
B 19	OU Gaisbach	02KK	3,4	16,1	VB	15 - Bauentwurf
A 6	AS Sinsheim-Kirchardt	46BB	13,8	55,5	VB	14 - Planfestgestellt
A 8	AK Ulm/Elchingen-Lgr. BW/BY	46KB	3,5	19,9	VB	14 - Planfestgestellt
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil-A 5)	02KK	3,2	64,8	VB	14 - Planfestgestellt
Sonderprogramm für Härtefälle						
<i>Aufgrund des Planungsstandes und der nachrangigen Einstufung sind bis 2015 keine Härtefallprojekte zu finanzieren.</i>						
2015-2020 56,8 Überhang 1.159,9 brutto 771,6 netto						
B 14	Verlegung in Schwäbisch Hall	24KK	1,2	31,2	VB	14 - Planfestgestellt
B 28n	OU Schopfloch	02KK	3,1	10,7	VB	14 - Planfestgestellt
B 28n	Schopfloch-Grünmettstetten	02KK	2,6	6,1	VB	14 - Planfestgestellt
B 29	OU Mögglingen	04KB	6,9	48,5	VB	14 - Planfestgestellt
B 34	OU Grenzach	02KK	2,8	10,7	VB	14 - Planfestgestellt
B 34	OU Wyhlen	02KK	4,5	9,8	VB	14 - Planfestgestellt
B 463	Westtangente Pforzheim (1. BA, Arlingertunnel)	02KK	3,2	78,7	VB	14 - Planfestgestellt
A 81	AS Böblingen-Hulb-AS Gärtringen	46KB	6,9	20,5	VB	14 - Planfestgestellt
B 29	Essingen-Aalen	24KB	3,6	17,0	VB	14 - Planfestgestellt
B 294	OU Winden	02KK	4,9	27,1	VB	14 - Planfestgestellt
A 6	Kirchardt-AS Heilbronn/Untereisesheim	46BB	12,3	55,6	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 31	Breisach (Bgr. D/F)-AS Freiburg/Mitte (2. BA)	02KK	11,6	38,1	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 33	Elgersweiler-Gengenbach	24KB	5,8	10,7	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	ö AS Pforzheim/Nord-AS Wurmberg	46KB	4,5	64,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - A-Modell

noch Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 3	Lgr. BY/BW–Lgr. BW/BY	46BB	6,8	37,8	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	04KB	7,1	63,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 311	OU Unlingen	02KK	4,0	8,0	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 27	Donaueschingen–Hüfingen	24KB	5,4	14,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 10	OU Berghausen (Tunnel)	02KK	-	-	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 6	AS Wiesloch/Rauenberg–AS Sinsheim	46BB	10,8	38,3	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
B 31	Überlingen/West–Überlingen/Ost	02KK	3,3	22,2	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
B 311	Querspange Erbach–Dellmensingen (B 30)	02KK	7,6	27,3	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
A 98	Bad Säckingen–Murg	02KB	6,0	87,5	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 29	Schwäbisch Gmünd–Hussenhofen	24KB	2,3	18,9	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 27	Nehren–Bodelshausen	04KB	6,9	42,1	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 14	OU Oppenweiler	02KK	2,6	23,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	02KK	3,0	44,3	WB*	09 - Vorentwurf
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	04KB	11,0	47,1	VB	09 - Vorentwurf
B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	24KB	3,0	14,3	VB	09 - Vorentwurf
2020-2025 15,4 Überhang 1.298,2 brutto 824,3 netto						
B 10	Verlegung in Enzweihingen	02KK	3,1	24,6	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 294	OU Bauschlott	02KK	2,8	11,7	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 28	Verlegung in Freudenstadt	02KK	3,5	78,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 27	OU Behla	02KK	1,9	3,6	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 294	OU Loßburg	02KK	5,0	17,9	VB	03 - ohne Planung

► Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2020-2025 -687,7 Überhang 687,7 brutto 687,7 netto						
A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	68BB	8,0	36,6	WB	03 - ohne Planung
A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	68KB	7,7	46,5	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	68BB	6,3	22,0	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	68BB	11,1	42,4	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Enzisreute	04KB	3,4	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Gaisbeuren	04KB	5,4	29,0	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - A-Modell

noch Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 8	AS Ulm/West–AS Ulm/Ost	46KB	5,0	22,0	VB	09 - Vorentwurf
B 27	AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen	46BB	8,2	26,7	WB	03 - ohne Planung
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	04KB	11,0	47,1	VB	09 - Vorentwurf
B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	24KB	5,0	19,8	WB	03 - ohne Planung
B 30	Hochdorf–Oberessendorf	24KB	4,8	24,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Meersburg/West–Stetten	24KK	3,8	21,8	VB	04 - Linienentwurf
B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	24KK	5,0	33,8	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	02KK	5,0	43,8	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	24KK	4,7	33,2	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen	46BB	4,5	30,7	WB	03 - ohne Planung
B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	04KB	7,6	34,5	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	24KB	4,5	22,5	WB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 317	Zell–Hausen	02KK	3,5	8,3	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen	46BB	4,5	30,7	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stetten–Immenstaad	04KB	6,4	38,2	VB	04 - Linienentwurf
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	02KK	3,0	44,3	WB*	09 - Vorentwurf
B 10	Esslingen–Plochinger Dreieck	46BB	6,0	41,0	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	46KB	1,4	5,8	WB	03 - ohne Planung
B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	24KB	3,0	14,3	VB	09 - Vorentwurf
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	24KB	9,6	27,4	WB	03 - ohne Planung
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	02KB	10,5	88,9	VB	09 - Vorentwurf
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 463	OU Lautlingen	02KK	4,4	23,4	VB	09 - Vorentwurf
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	02KK	5,5	90,9	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Jagstfeld	02KK	1,0	34,0	WB	03 - ohne Planung
2025-2030 59,1 Überhang 1.429,2 brutto 778,2 netto						
B 317	Lörrach–Schopfheim	24KK	6,8	32,2	WB	03 - ohne Planung
A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE	46KB	7,3	40,6	WB	03 - ohne Planung
B 29	Böbingen–Möggingen	24KB	3,3	13,3	VB	09 - Vorentwurf
B 29	Hussenhofen–Böbingen	24KB	4,1	26,2	VB	09 - Vorentwurf
B 27	Tübingen–Bläsibad (langer Schindhau-basistunnel)	04KB	3,5	133,0	VB	09 - Vorentwurf

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - A-Modell

noch Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)	02KK	5,9	37,5	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 311	OU Deppenhäuser	24KK	1,8	4,7	WB	03 - ohne Planung
B 311	OU Obermarchtal	02KK	2,0	3,9	WB	03 - ohne Planung
B 317	OU Atzenbach	02KK	1,4	20,8	WB	03 - ohne Planung
B 311	Ehingen/Stetten–Ehingen	24KK	5,2	30,6	WB	03 - ohne Planung
B 311	Ehingen–Gamerschwang	04KB	4,9	25,6	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	04KK	1,7	38,8	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Gutach	02KK	5,7	25,0	WB	03 - ohne Planung
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	24LB	10,5	51,2	WB	03 - ohne Planung
B 311	OU Immendingen	02KK	4,0	16,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	04KK	4,3	118,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Hinterzarten–Titisee	24KK	4,3	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stadttunnel Freiburg	02KK	1,8	120,0	VB	09 - Vorentwurf
B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	24KK	1,8	100,0	WB*	09 - Vorentwurf
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 27	Bad Friedrichshall–A 6	24KB	4,3	25,6	WB*	03 - ohne Planung
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	24KK	3,0	42,2	WB	03 - ohne Planung
B 312	Metzingen–Metzingen/West	24KK	2,2	14,1	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Haslach	02KK	3,1	23,0	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 35	OU Helmsheim	02KK	1,0	8,1	WB	03 - ohne Planung
B 27	Balingen/Süd–Dotternhausen	02KK	6,0	21,8	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Schömberg	02KK	3,8	19,0	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
2030-2035 83,7 Überhang 1.521,9 brutto 723,9 netto						
B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	02KK	3,0	8,9	WB*	09 - Vorentwurf
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	02KK	3,5	7,7	WB	03 - ohne Planung
A 98	Bad Säckingen–Murg	24KB	6,0	37,2	WB	03 - ohne Planung
B 463	OU Lautlingen	02KK	4,4	23,4	VB	09 - Vorentwurf
B 290	Königshofen–Bad Mergentheim	02KK	4,7	16,5	WB	03 - ohne Planung
A 656	AS Mannheim/West–AK Mannheim	46KB	3,9	48,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	02KK	5,8	143,0	WB*	03 - ohne Planung
B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	02/24	5,8	143,0	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - A-Modell

noch Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 31	Döggingen–Hüfingen	24KK	5,0	18,4	WB	03 - ohne Planung
B 31	Friedenweiler–Unadingen	24KK	12,3	31,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Kirchzarten–Buchenbach	24KK	3,0	6,4	WB	03 - ohne Planung
B 31	Titisee–Friedenweiler	24KK	7,9	56,2	WB	03 - ohne Planung
B 313	OU Grafenberg	02KK	1,9	4,6	VB	09 - Vorentwurf
B 500	A 5–Landesgrenze	24KB	5,8	79,5	WB	03 - ohne Planung
B 10	OU Urspring	02KK	2,3	24,3	WB	03 - ohne Planung
B 10	OU Amstetten	02KK	4,2	11,5	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Königshofen	02KK	2,6	8,2	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
A 656	AK Mannheim–AK Heidelberg	46KB	9,1	51,5	WB	03 - ohne Planung
B 27	Bad Friedrichshall–A 6	24KB	4,3	25,6	WB*	03 - ohne Planung
A 656	AK Heidelberg–AS Wieblingen	46KB	1,0	8,4	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Haslach	02KK	3,1	23,0	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	02KK	5,5	90,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	24KK	3,0	42,2	WB	03 - ohne Planung
B 29	Nordosttring Stuttgart	04KB	9,8	102,3	WB	03 - ohne Planung
B 27	Balingen/Süd–Dotternhausen	02KK	6,0	21,8	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Schömberg	02KK	3,8	19,0	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Neukirch	02KK	1,1	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Michelfeld	02KK	3,5	5,9	WB	03 - ohne Planung
B 10	Geislingen/Ost–Amstetten (Geislinger Steige)	24KB	2,0	17,6	WB	03 - ohne Planung
B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	02KK	0,6	11,3	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 27	OU Neukirch	02KK	1,1	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	02KK	2,9	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Rietheim-Weilheim	02KK	4,5	6,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Jungingen	02KK	3,8	12,8	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Owen und Lenningen	02KK	9,0	26,5	WB	03 - ohne Planung
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	02KK	1,5	4,6	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Randen	02KK	1,5	2,3	VB	09 - Vorentwurf

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - A-Modell

noch Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 27	OU Zollhaus	02KK	1,0	7,6	VB	09 - Vorentwurf
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	02KK	2,5	30,8	WB	03 - ohne Planung
2035-2040 6,8 Überhang 1.638,5 brutto 780,7 netto						
B 32	Verlegung bei Blitzenreute	02KK	1,6	4,0	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Jagstfeld	02KK	1,0	34,0	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	02KK	2,9	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Rietheim-Weilheim	02KK	4,5	6,6	WB	03 - ohne Planung
B 312	Metzingen–Metzingen/West	24KK	2,2	14,1	WB	03 - ohne Planung
B 10	Mühlacker–Lienzingen	02KK	4,0	33,2	WB	03 - ohne Planung
B 293	N-OU Berghausen/OU Jöhligen	02KK	2,2	42,6	WB*	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 10	Illingen–Enzweihingen	24KB	6,0	17,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	02KK	6,8	26,6	WB*	09 - Vorentwurf
B 311n	Sigmaringen (L 456)–Mengen	02KK	7,5	26,0	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Staig	02KK	1,7	6,3	WB	03 - ohne Planung
B 35	OU Helmsheim	02KK	1,0	8,1	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Boms	02KK	1,8	2,7	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Pflaumloch	02KK	2,3	5,1	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Wallhausen	02KK	4,2	7,3	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Engstingen	02KK	4,1	12,9	WB	03 - ohne Planung
B 467	Querspange Tettnang	02KK	5,1	24,1	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Rot am See	02KK	4,2	9,3	WB	03 - ohne Planung
B 463	Westtangente Pforzheim (2. BA, Sonnenbergtunnel)	02KK	2,5	47,2	WB*	09 - Vorentwurf
B 312	OU Edenbachen	02KK	3,0	7,3	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Ochsenhausen	02KK	4,6	10,3	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Ringschnait	02KK	2,6	4,8	VB	09 - Vorentwurf
B 463	OU Unterreichenbach	02KK	1,9	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 19	OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	02KK	1,2	14,5	WB*	09 - Vorentwurf
B 466	OU Donzdorf	02KK	3,5	11,7	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Tigerfeld	02KK	1,8	1,8	WB	03 - ohne Planung
B 313	OU Großengstingen	02KK	3,6	10,2	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - A-Modell

noch Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 290	OU Blaufelden	02KK	3,1	4,4	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Pfronstetten	02KK	2,6	3,1	WB	03 - ohne Planung
B 35	Bretten/Diedelsheim–OU Gölshausen	24KK	4,3	24,2	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Huldstetten	02KK	1,7	1,7	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Jungingen	02KK	3,8	12,8	WB	03 - ohne Planung
B 415	Verlegung Lahr–Lahr/Reichenbach	02KK	5,5	25,6	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Owen und Lenningen	02KK	9,0	26,5	WB	03 - ohne Planung
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	02KK	1,5	4,6	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Randen	02KK	1,5	2,3	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Zollhaus	02KK	1,0	7,6	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Neckarburken	02KK	1,5	9,7	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Jestetten	02KK	3,9	5,0	VB	03 - ohne Planung
B 27	OU Offenau	02KK	3,8	20,2	WB*	09 - Vorentwurf
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	02KK	2,5	30,8	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Zwiefalten	02KK	1,8	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	02KK	1,8	20,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)	02KK	0,3	5,9	WB*	03 - ohne Planung
B 465	OU Sontheim und Weisel	02KK	1,0	2,6	WB	03 - ohne Planung
B 462	Verlegung in Baiersbronn	02KK	2,3	21,3	WB*	09 - Vorentwurf
B 19	OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	02KK	1,3	8,9	WB	03 - ohne Planung
B 294	Südwesttangente Bretten	02KK	2,7	15,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	OU Forbach	02KK	2,5	23,7	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Altsteußlingen	02KK	1,3	2,1	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Ingerkingen	02KK	3,4	5,4	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Ravensburg (Molldieter-Tunnel)	02KK	3,0	66,5	WB	03 - ohne Planung
B 35	OU Bruchsal	02KK	4,0	35,4	WB*	03 - ohne Planung
B 313	OU Engelswies und Vilsingen	02KK	5,9	11,5	WB	03 - ohne Planung
B 462	OU Schramberg	02KK	4,5	50,0	WB*	09 - Vorentwurf
B 465	OU Ehingen	02KK	3,2	10,3	WB	03 - ohne Planung
B 296	Kernstadtentlastung Calw	02KK	0,9	12,6	VB	09 - Vorentwurf

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 3 - A-Modell

noch Szenario 3: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 314	OU Grimmelshofen	02KK	1,5	17,1	VB	09 - Vorentwurf
B 313	Engstingen/Haid–Trochtelfingen	02KK	4,7	17,3	WB	03 - ohne Planung
B 313	Inneringen–Jungnau	02KK	7,5	18,7	WB	03 - ohne Planung
B 12	OU Großholzleute	02KK	2,9	4,6	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 28	OU Feldstetten	02KK	2,0	3,0	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Seeburg	02KK	1,0	2,6	WB	03 - ohne Planung
B 33	Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)	02KK	1,2	22,7	WB	03 - ohne Planung
B 28	OU Blaustein	02KK	3,2	48,4	WB	03 - ohne Planung
B 14	Verlegung bei Stockach	02KK	6,3	20,5	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Horb am Neckar	02KK	0,8	12,0	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 14	OU Spaichingen	02KK	7,6	20,6	WB*	09 - Vorentwurf
B 312	Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß	02KK	1,9	17,9	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
<i>-keine- Es wurden 7 Projekte, nach 2040, vorgezogen.</i>						
2040-2045 7,5 Überhang 236,0 brutto 95,2 netto						
B 19	OU Gaildorf (sö-Abschnitt)	02KK	2,0	9,2	VB	09 - Vorentwurf
B 500	Tieferlegung in Häusern	02KK	1,0	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Münsingen (2. BA)	02KK	3,8	10,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Burladingen	02KK	4,0	7,2	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Warthausen	02KK	1,9	10,2	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 523	Villingen–Schwenningen (2.BA)	02KK	6,0	16,1	WB*	09 - Vorentwurf
B 39	OU Willsbach	02KK	2,6	11,2	WB	03 - ohne Planung
B 32	Neufra–Gammertingen	02KK	3,6	7,1	WB	03 - ohne Planung
B 500	OU Schönwald	02KK	4,0	14,9	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
<i>-keine-</i>						

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Bundesstraßen zu Bundesautobahnen Umstufungs- und Ausbaukonzept

Szenario

1. Angenommen wird, dass der Bund ab 2010 im Durchschnitt jährlich rund 250 Millionen Euro bereit stellt und diesen Betrag inflationsbedingt jährlich um 2% anhebt.
2. Für die Jahre 2009-2012 wird angenommen, dass der Bund die versprochenen zusätzlichen Haushaltsmittel in Höhe von 303 Mio. Euro bereit stellt.
3. Es wird mit einer Baukostensteigerung von 2 Prozent jährlich ab 2003 gerechnet.
4. 22 Projekte, die nicht voll bewertet werden konnten, müssen noch zusätzlich finanziert werden. Da bei keinem dieser Projekte die Planung bis 2015 abgeschlossen sein wird, sind erst danach die Haushaltsmittel in die 5-Jahrespläne einzustellen.

Straße	Abschnitt	Projekt	Priorität	
			Bund	Land
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	WB*	kein Bedarf
B 3	OU Rastatt-Süd	-	WB*	C*
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil-A 5)	-	WB	kein Bedarf
B 27	OU Hardheim	BW8609	WB	kein Bedarf
B 28	Verlegung bei Aach	BW8705	WB	kein Bedarf
B 28n	Grünmettstetten-L 355a	BW8610	WB*	C*
B 28n	OU Horb am Neckar (kleine Lösung)	BW8610	VB	B3
B 29a	Aalen-Unterkochen, nach Abstufung B 19	BW8120	WB*	C*
B 29a	OU Ebnat (w Ebnat-A 7), nach Abstufung B 19	BW8120	VB	C5
B 33	A 5-Elgersweier	BW7614	VB	B3
B 33	Gengenbach-Steinach	BW7614	WB	kein Bedarf
B 34	OU Oberlauchringen	-	WB*	C*
B 39	Lgr. RP/BW-L 722 Lusshof	BW8288	WB	kein Bedarf
B 39	OU Ellhofen	BW8615	WB	kein Bedarf
B 313	OU Krumbach	BW8637	WB	kein Bedarf
B 313	OU Inneringen	BW6527	WB	kein Bedarf
B 463	OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)	-	WB	kein Bedarf
B 464	n Holzgerlingen-s Holzgerlingen	BW8264	VB	B4
B 465	Querspange Mettenberg	BW8271	WB	kein Bedarf
B 465	Schorndorf-Göppingen	BW6634	WB	kein Bedarf
B 466	OU Heidenheim (Tunnel)	-	WB	kein Bedarf
B 466	OU Böhmenkirch	BW8701	WB	kein Bedarf

5-Jh-Plan	LOS 2015	Kosten	Bemerkung
2015-2020	E, C, B	43,1	BW7614, B 3 OU Sinzheim
2020-2025	F, C, B, A	85,8	BW8120, BW8288, BW8615, B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil-A 5)
2025-2030	C, B, A	98,8	BW8705, BW7614, BW8264, B 466 Heidenheim (Tunnel)
2030-2035	A	100,8	BW8609, BW8637, BW8271, BW8701; B 34 OU Oberlauchringen, B 3 OU Rastatt Süd, B 463 OU Bad Liebenzell
2035-2040	A	78,9	BW6527, BW6634, BW8610

5. Härtefallregelung. Für Härtefälle, die sonst nur sehr spät realisiert werden können, werden in jeden 5-Jh-Plan ca. 150 Millionen Euro mit Preisstand 2003 eingestellt. Es ist die Inflation zu beachten und die Mittel entsprechend anzupassen. Können nicht alle Mittel abgenommen werden, so gehen diese in die normalen über, reichen sie geringfügig, mit einer Abweichung von bis zu 10 Prozent, in Sonderfällen auch etwas mehr, nicht aus, so werden normale Mittel zusätzlich verwendet. Sind die bereits heute bekannten Härtefälle, das sind Projekte mit hohen Konflikten, welche allerdings dennoch nicht sofort realisiert werden können, abgearbeitet, so werden bis dahin neu dazu kommende aus diesen Mitteln finanziert. Sind keine Härtefälle mehr vorhanden, so gehen die Mittel in die normalen Haushaltsmittel über.

5-Jh-Plan	Finanzbedarf
2015-2020	198,0
2020-2025	202,0
2025-2030	223,0
2030-2035	246,2
2035-2040	271,8
2040-2045	300,1

6. Es wird unterstellt, dass der Bund, aufgrund der langen Planungszeiten erst ab 2020, ein Bundesautobahnsonderprogramm in Baden-Württemberg mit einer Laufzeit von rund 15 Jahren auflegt, wobei allerdings ein Sparprogramm unterstellt wird, bei dem es keine wirklich neuen Planungen gibt. Für andere Maßnahmen in Baden-Württemberg werden die normalen Haushaltsmittel vom Bund verwendet. Die zusätzlichen Mittel für das Sonderprogramm müssen zusätzlich zur Verfügung gestellt werden. Die Maßnahmen dieses Programms sind aufgrund ihrer Bedeutung vorrangig zu planen und schnellstmöglich zu realisieren. Zur teilweisen Finanzierung werden autobahnähnliche Bundesstraßen zu Bundesautobahnen aufgestuft und die Lkw-Maut-Mehreinnahmen zweckgebunden verwendet. Alle von diesem Sonderprogramm betroffenen Projekte sind in den folgenden Listen hellblau unterlegt.

- 6.1. Umstufung der folgenden bereits heute auf längeren Abschnitten autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen zu Bundesautobahnen. Dabei wird beachtet, dass das Bundesautobahnnetz durchgängig bleibt oder mit diesem Konzept durchgängig wird. Die Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut werden zweckgebunden zur Finanzierung verwendet.

IST Straße	Soll Straße	Abschnitt	Ausgebaut	SV ab 12t	Maut/km	Maut/a
B 10/B 28	A 80	A 8 AS Ulm-West - Ulm - Neu-Ulm - (A 89) AD Neu-Ulm - A 7 AD Hittistetten	19,7 km	2.162	0,15 €	2,33 Mio. €
B 10/B 29	A 87	A 81 AS Stuttgart Zuffenhausen - Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen - A 7 AS Aalen/Oberkochen	42,3 km	1.106	0,15 €	2,56 Mio. €
B 30	A 89	(A 80) AD Neu-Ulm - Biberach - Ravensburg - (A98) Friedrichshafen	54,4 km	1.054	0,15 €	3,14 Mio. €
B 31	A 86	A 5 AS Freiburg-Mitte - Freiburg - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - A 81 AS Geisingen	12,4 km	761	0,15 €	0,52 Mio. €

6.2. Beim geplanten Ausbau von Bundesstraßen, auf längeren Strecken, mit einem überwiegend autobahnähnlichen Querschnitt, werden folgende Planungen zunächst als Bundesstraßenplanungen weitergeführt und nach dem Bau als Bundesautobahn gewidmet.

IST Straße	Soll Straße	Abschnitt	Länge	Kosten
B 29	A 87	Lorch - Aalen - A7 AS Aalen/Oberkochen	17,2	210,7
B 30	A 89	Biberach/Jordanbad - Bad Waldsee - Baintdt	30,7	221,0
B 30	A 89	Ravensburg/Süd - (A 98) Friedrichshafen	11,0	70,0
B 31	A 86	A 5 AS Freiburg-Mitte - Freiburg - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - A 81 AS Geisingen	52,7	1.136,5
B 31	A 98	A 98 Übergang bei Stockach - Überlingen - Meersburg - (A 89) Friedrichshafen	22,4	227,9
Summe:			134,0	1.866,1

Dies betrifft folgende Einzelprojekte:

Straße	Abschnitt	Länge	Kosten
B 29	Böbingen–Mögglingen	3,3	13,3
B 29	Hussenhofen–Böbingen	4,1	26,2
B 29	Nordoststring Stuttgart	9,8	102,3
B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	5,0	19,8
B 30	Hochdorf–Oberessendorf	4,8	24,0
B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	7,6	34,5
B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	4,5	22,5
B 30	OU Enzisreute	3,4	18,9
B 30	OU Gaisbeuren	5,4	29,0
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	11,0	47,1
B 31	Döggingen–Hüfingen	5,0	18,4
B 31	Friedenweiler–Unadingen	12,3	31,0
B 31	Friedrichshafen/Waggershausen–FN/B 30alt	2,5	26,4
B 31	Hinterzarten–Titisee	4,3	18,9
B 31	Kirchzarten–Buchenbach	3,0	6,4
B 31	Meersburg/West–Stetten	3,8	21,8
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	4,7	33,2
B 31	OU Döggingen (2. BA)	3,6	9,0
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	5,8	143,0
B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	5,8	143,0
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	4,3	118,9
B 31	Stadttunnel Freiburg	1,8	120,0
B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	1,8	100,0
B 31	Stetten–Immenstaad	6,4	38,2
B 31	Titisee–Friedenweiler	7,9	56,2
B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	5,0	33,8

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Umstufungs- und Ausbaukonzept

- 6.3. Es wird ein Sonderprogramm zur Beschleunigung neuer bereits geplanter Bundesautobahnen aufgelegt. Dies betrifft:

IST Straße	Soll Straße	Abschnitt	Länge	Kosten
A 98	A 98	Lörrach - Waldshut/Tiengen - Schaffhausen - A 81 Ende bei Hilzingen	37,8	766,7
Summe:			134,0	1.866,1

Dies betrifft folgende Einzelprojekte:

Straße	Abschnitt	Länge	Kosten
A 98	AD Rheinfelden–Rheinfelden/Karsau	2,4	17,4
A 98	Bad Säckingen–Murg	6,0	37,2
A 98	Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein	0,7	17,5
A 98	Hauenstein–Tiengen	14,7	165,1
A 98	Hauenstein–Tiengen	14,7	105,9
A 98	Murg–Hauenstein	9,5	32,8
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	10,5	88,9
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	10,5	51,2

- 6.4. Es wird ein Sonderprogramm zum Ausbau bestehender besonders wichtiger Bundesautobahnabschnitte aufgelegt. Darin werden folgende Projekte aufgenommen:

Straße	Abschnitt	Länge	Kosten
A 5	AK Heidelberg–AK Walldorf	15,4	122,9
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	42,4	572,6
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	22,5	85,9
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	7,3	143,2
A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	7,7	46,5
A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	8,0	36,6
A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	6,3	22,0
A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	11,1	42,4

- 6.5. Nicht enthalten sind die folgenden Netzergänzungen, die zwar wünschenswert sind, sich allerdings angesichts der vielen anderen Maßnahmen in Baden-Württemberg nicht so einfach und schnell realisieren lassen:

IST Straße	Soll Straße	Abschnitt	Länge	Bemerkung
B 32/ B 312/ B 313	A 85	(A 89) AS Weingarten - Bad Saulgau - Herber- tingen - Reutlingen - Metzingen - Nürtingen - A 8 AS Wendlingen	97,9	Ersetzt B 32 und B 312, folgt ab Met- zingen dem Verlauf der B 313.
B 31	A 98	(A 89) Friedrichshafen - A 96 AS Weißensberg	21,2	Bereits 2-streifig ausgebaut, zweite Fahrbahn fehlt.
B 33	A xx	(A 5 AS Elgersweiler) - Biberach (Baden) - Has- lach im Kinzigtal - Hausach - St. Georgen - A 81 AS Villingen-Schwenningen	82,0	Aufgrund der geographischen Lage teilweise nur 2-streifig. Eine andere Linienführung über Freudenstadt zur A 81 ist eventuell sinnvoller.
B 311	A 86	A 81 AS Geisingen - Tuttlingen - Herber- tingen - Riedlingen - Ehingen - (A 89) Dellmensingen	108,9	Zu großen Teilen fehlt nur die zweite Fahrbahn.

6.6. Volumen der Maßnahmen

Maßnahme	Länge	Kosten
6.2	134,0 km	1.866,1 Mio. €
6.3	37,8 km	766,7 Mio. €
6.4	120,7 km	1.471,8 Mio. €
Summe:	292,5 km	4.104,6 Mio. €

6.7. Geschätzte zusätzliche Einnahmen aus der Lkw-Maut durch Umstufung von autobahnähnlichen Bundesstraßen zu Bundesautobahnen. Mit eingerechnet sind inflationsbedingte Erhöhungen, allerdings keine regulären Erhöhungen.

Jahr	Einnahme
2020-2025	81,7 Mio. €
2025-2030	94,0 Mio. €
2030-2035	107,2 Mio. €
2035-2040	122,4 Mio. €
Summe:	405,3 Mio. €

6.8. Finanzierung durch den Bund, zusätzliche Jahresraten in Millionen Euro für das Sonderprogramm, mit Preisstand 2003.

5-Jh-Plan	5-Jh-Rate	Jahresrate
2020-2025	1.368,2	273,6
2025-2030	1.368,2	273,6
2030-2035	1.368,2	273,6
Summe:	4.104,6	

7. Daraus ergibt sich folgender Finanzbedarf, wobei die Beträge inflationsbedingt angepasst wurden. So betragen zum Beispiel die Beträge in der Spalte "Reserviert" mit Preisstand 2003 immer 150 Mio. Euro, liegen allerdings aufgrund der Inflation höher.

5-Jh-Plan	Normaler Haushalt				BAB-Sonderprogramm		Summe
	Auszahlung Bund	Jahresrate	Reserviert	Verfügbar	Auszahlung Bund	Jahresrate	Jahresrate
2010-2015	1.604,0	320,8	0,0	1.604,0	0,0	0,0	320,8
2015-2020	1.436,4	287,3	241,1	1.195,3	0,0	0,0	287,3
2020-2025	1.585,9	317,2	287,8	1.298,2	1.368,2	273,6	590,8
2025-2030	1.751,0	350,2	321,8	1.429,2	1.368,2	273,6	623,8
2030-2035	1.933,2	386,6	347,0	1.586,2	1.368,2	273,6	660,3
2035-2040	1.645,8	426,9	350,7	1.295,1	0,0	0,0	426,9
Summe	9.956,4 Mio. €						
Sonderprogramm	4.104,6 Mio. €						
Zus. Lkw-Maut	405,3 Mio. €						
Kosten Bund	13.655,7 Mio. €						

8. Mit der Finanzierbarkeit aller Maßnahmen im BAB Sonderprogramm ist voraussichtlich bis 2034 zu rechnen, mit der Finanzierbarkeit der anderen Maßnahmen bis 2038.

Realisierungslisten

► Hinweise

Die hellgrau hinterlegten Projekte in den folgenden Tabellen, werden über die Härtefallregelung vorgezogen. Die hellblau hinterlegten Projekte werden über das Bundesautobahnsonderprogramm finanziert und vorgezogen.

► Szenario 4: Liste privat zu finanzieren über A- und F-Modell

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
A 5	AS Achern–AS Appenweier	46BB	15,5	51,7	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Baden-Baden–AS Bühl	46BB	9,4	38,9	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Bühl–AS Achern	46BB	8,6	42,1	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Appenweier–AS Offenburg	46BB	5,4	28,8	VB	14 - Planfestgestellt
A 5	AS Offenburg–AS Offenburg/Süd	46BB	2,8	11,5	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	AS Mühlhausen–Hohenstadt	46KB	8,0	51,7	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 61	Lgr. RP/BW–AD Hockenheim	46KB	6,0	16,7	VB	09 - Vorentwurf

► Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, Maßnahmen BAB-Sonderprogramm

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2020-2025 0,0 Überhang 1.368,2 brutto 977,1 netto						
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	04KB	11,0	47,1	VB	09 - Vorentwurf
B 30	OU Gaisbeuren	04KB	5,4	29,0	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Enzisreute	04KB	3,4	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stetten–Immenstaad	04KB	6,4	38,2	VB	04 - Linienentwurf
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	02KB	10,5	88,9	VB	09 - Vorentwurf
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	02KK	5,8	143,0	WB*	03 - ohne Planung
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	04KK	4,3	118,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	Stadttunnel Freiburg (1. Röhre)	02KK	1,8	120,0	VB	09 - Vorentwurf
A 98	Hauenstein–Tiengen	02KB	14,7	165,1	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	04KB	7,6	34,5	WB	03 - ohne Planung
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	46KB	22,5	85,9	WB	03 - ohne Planung
A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	68BB	8,0	36,6	WB	03 - ohne Planung
B 29	Nordosttring Stuttgart	04KB	9,8	102,3	WB	03 - ohne Planung
2025-2030 51,3 Überhang 1.368,2 brutto 925,8 netto						
B 31	Meersburg/West–Stetten	24KK	3,8	21,8	VB	04 - Linienentwurf
B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	24KK	5,0	33,8	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Umstufungs- und Ausbaukonzept

noch Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, Maßnahmen BAB-Sonderprogramm

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	24KK	4,7	33,2	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
A 5	AK Heidelberg–AK Walldorf	46KB	15,4	122,9	VB	09 - Vorentwurf
B 31	Hinterzarten–Titisee	24KK	4,3	18,9	WB	03 - ohne Planung
B 31	OU Döggingen (2. BA)	04KK	3,6	9,0	VB	09 - Vorentwurf
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	68KB	42,4	572,6	WB	03 - ohne Planung
A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	68KB	7,7	46,5	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	68BB	6,3	22,0	WB	03 - ohne Planung
A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	68BB	11,1	42,4	WB	03 - ohne Planung
A 98	Murg–Hauenstein	24KB	9,5	32,8	WB	03 - ohne Planung
2030-2035 30,1 Überhang 1.368,2 brutto 859,6 netto						
B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	24KK	1,8	100,0	WB*	09 - Vorentwurf
B 31	Döggingen–Hüfingen	24KK	5,0	18,4	WB	03 - ohne Planung
B 31	Friedenweiler–Unadingen	24KK	12,3	31,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Kirchzarten–Buchenbach	24KK	3,0	6,4	WB	03 - ohne Planung
B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	02/24	5,8	143,0	WB	03 - ohne Planung
B 31	Titisee–Friedenweiler	24KK	7,9	56,2	WB	03 - ohne Planung
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	24LB	10,5	51,2	WB	03 - ohne Planung
B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	24KB	5,0	19,8	WB	03 - ohne Planung
B 30	Hochdorf–Oberessendorf	24KB	4,8	24,0	WB	03 - ohne Planung
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	68KB	7,3	143,2	WB	03 - ohne Planung
A 98	Bad Säckingen–Murg	24KB	6,0	37,2	WB	03 - ohne Planung
A 98	AD Rheinfelden–Rheinfelden/Karsau	24LB	2,4	17,4	WB	03 - ohne Planung
B 31	Friedrichshafen/Waggershausen–FN/B 30alt	24KB	2,5	26,4	VB	09 - Vorentwurf
B 29	Böbingen–Möggingen	24KB	3,3	13,3	VB	09 - Vorentwurf
B 29	Hussenhofen–Böbingen	24KB	4,1	26,2	VB	09 - Vorentwurf
A 98	Hauenstein–Tiengen	24KB	14,7	105,9	WB	03 - ohne Planung
B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	24KB	4,5	22,5	WB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 98	Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein	04KB	0,7	17,5	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Umstufungs- und Ausbaukonzept
► Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2010-2015 0,0 Überhang 1.604,0 brutto 1.264,8 netto						
A 6	AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg	46BB	9,2	36,4	VB	17 - im Bau
A 6	Neckartalübergang Neckarsulm	46BB	1,5	17,1	VB	17 - im Bau
A 6	Viernheim–AK Mannheim	46BB	6,1	1,1	VB	17 - im Bau
A 8	AS Heimsheim–AS Leonberg/West (m. B 295)	46KB	9,0	1,6	VB	17 - im Bau
A 8	AS Karlsbad–AS Pforzheim/West	46KB	9,5	96,9	VB	17 - im Bau
A 8	AS Leonberg/West–westlich AD Leonberg	46KB	1,3	5,1	VB	17 - im Bau
A 8	Gruibingen–AS Mühlhausen	46KB	3,9	15,8	VB	17 - im Bau
A 98	Lörrach/Ost–Rheinfelden/Karsau	02/04	7,8	12,3	VB	17 - im Bau
A 98	Murg–Hauenstein (2. BA Murg)	02KB	4,0	0,8	VB	17 - im Bau
A 98	Murg–Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)	02KB	3,3	0,8	VB	17 - im Bau
B 3	OU Bad Krozingen	02KK	3,2	2,4	VB	17 - im Bau
B 3	OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	02KK	3,4	1,5	VB	17 - im Bau
B 27	Tübingen (Bläsibad)–Nehren	24KB	7,0	53,1	VB	17 - im Bau
B 28n	OU Ergenzingen	02KK	4,8	16,7	VB	17 - im Bau
B 29	OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	02KK	2,6	172,1	VB	17 - im Bau
B 31	Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (1. BA)	02KK	8,0	2,4	VB	17 - im Bau
B 32	OU Herbertingen mit Verlegung B 311	02KK	6,8	25,5	VB	17 - im Bau
B 33	Allensbach/West–Konstanz (Landeplatz)	24KK	9,6	136,4	VB	17 - im Bau
B 33	Konstanz (Landeplatz)–westl. Rheinbrücke	24KK	3,0	13,8	VB	17 - im Bau
B 39	OU Mühlhausen bei Wiesloch	02KK	4,1	16,6	VB	17 - im Bau
B 292	OU Adelsheim und OU Osterburken	02KK	8,3	1,8	VB	17 - im Bau
B 311	Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)	02KK	2,0	21,5	VB	17 - im Bau
B 464	Renningen–Sindelfingen	02KK	7,5	2,2	VB	17 - im Bau
B 535	OU Schwetzingen/Plankstadt	04KK	6,1	25,0	VB	17 - im Bau
A 8	AS Wurmberg–AS Heimsheim	46KB	11,4	70,8	VB	17 - im Bau
B 14	Backnang/West–Nellmersbach	04KB	7,5	98,6	VB	17 - im Bau
B 294	OU Elzach	02KK	2,8	7,2	VB	17 - im Bau
B 19	OU Bad Mergentheim	02KK	2,7	6,9	VB	17 - im Bau
B 462	OU Dunningen	02KK	6,3	18,0	VB	17 - im Bau

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Umstufungs- und Ausbaukonzept

noch Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 492	OU Brenz	02KK	2,3	6,3	VB	17 - im Bau
B 297	OU Lorch	02KK	1,0	0,5	VB	17 - im Bau
B 30	Baindt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach (BA 6)	04KK	5,6	44,4	VB	16 - Bauvorbereitung
B 10	Göppingen/Ost–Süßen/Ost (2. BA)	04KB	3,0	25,4	VB	15 - Bauentwurf
B 28	OU Oberkirch und Lautenbach	02KK	6,0	36,3	VB	15 - Bauentwurf
B 28n	Rottenburg -Tübingen	02KK	8,0	20,0	VB	15 - Bauentwurf
B 312	OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	02KK	3,1	70,9	VB	15 - Bauentwurf
B 317	Lörrach–Weil am Rhein	02KK	4,1	21,3	VB	15 - Bauentwurf
B 466	Süßen–w Donzdorf	02KK	2,8	11,2	VB	15 - Bauentwurf
B 518	OU Wehr	02KK	4,0	7,3	VB	15 - Bauentwurf
B 10	Süßen/Ost–Gingen/Ost	04KK	3,0	24,3	VB	15 - Bauentwurf
B 311	OU Neuhausen ob Eck	02KK	6,4	17,0	VB	15 - Bauentwurf
B 19	OU Gaisbach	02KK	3,4	16,1	VB	15 - Bauentwurf
A 6	AS Sinsheim–Kirchardt	46BB	13,8	55,5	VB	14 - Planfestgestellt
A 8	AK Ulm/Elchingen–Lgr. BW/BY	46KB	3,5	19,9	VB	14 - Planfestgestellt
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	02KK	3,2	64,8	VB	14 - Planfestgestellt
Sonderprogramm für Härtefälle						
<i>Aufgrund des Planungsstandes und der nachrangigen Einstufung sind bis 2015 keine Härtefallprojekte zu finanzieren.</i>						
2015-2020 56,8 Überhang 1.195,3 brutto 796,8 netto						
B 14	Verlegung in Schwäbisch Hall	24KK	1,2	31,2	VB	14 - Planfestgestellt
B 28n	OU Schopfloch	02KK	3,1	10,7	VB	14 - Planfestgestellt
B 28n	Schopfloch–Grünmettstetten	02KK	2,6	6,1	VB	14 - Planfestgestellt
B 29	OU Mögglingen	04KB	6,9	48,5	VB	14 - Planfestgestellt
B 34	OU Grenzach	02KK	2,8	10,7	VB	14 - Planfestgestellt
B 34	OU Wyhlen	02KK	4,5	9,8	VB	14 - Planfestgestellt
B 463	Westtangente Pforzheim (1. BA, Arlingertunnel)	02KK	3,2	78,7	VB	14 - Planfestgestellt
A 81	AS Böblingen-Hulb–AS Gärtringen	46KB	6,9	20,5	VB	14 - Planfestgestellt
B 29	Essingen–Aalen	24KB	3,6	17,0	VB	14 - Planfestgestellt
B 294	OU Winden	02KK	4,9	27,1	VB	14 - Planfestgestellt
A 6	Kirchardt–AS Heilbronn/Untereisesheim	46BB	12,3	55,6	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 31	Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (2. BA)	02KK	11,6	38,1	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Umstufungs- und Ausbaukonzept

noch Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, indisponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 33	Elgersweier–Gengenbach	24KB	5,8	10,7	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	ö AS Pforzheim/Nord–AS Wurmberg	46KB	4,5	64,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 8	Hohenstadt–AS Ulm/West	46KB	22,2	144,2	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 3	Lgr. BY/BW–Lgr. BW/BY	46BB	6,8	37,8	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 81	AS Sindelfingen/Ost–AS Böblingen-Hulb	46KB	9,0	83,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	04KB	7,1	63,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 311	OU Unlingen	02KK	4,0	8,0	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 27	Donaueschingen–Hüfingen	24KB	5,4	14,1	VB	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
B 10	OU Berghausen (Tunnel)	02KK	-	-	WB*	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
A 6	AS Wiesloch/Rauenberg–AS Sinsheim	46BB	10,8	38,3	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	02KK	3,0	44,3	WB*	09 - Vorentwurf
B 27	Nehren–Bodelshausen	04KB	6,9	42,1	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	24KB	3,0	14,3	VB	09 - Vorentwurf
B 463	OU Lautlingen	02KK	4,4	23,4	VB	09 - Vorentwurf
2020-2025 14,7 Überhang 1.298,2 brutto 825,0 netto						
B 31	Überlingen/West–Überlingen/Ost	02KK	3,3	22,2	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
B 311	Querspange Erbach–Dellmensing (B 30)	02KK	7,6	27,3	VB	12 - Planfeststellungsentwurf
A 5	AS Teningen–AS Freiburg/Mitte	46BB	11,3	108,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 98	Bad Säckingen–Murg	02KB	6,0	87,5	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
A 6	AK Weinsberg–AS Kupferzell	46BB	30,9	116,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 29	Schwäbisch Gmünd–Hussenhofen	24KB	2,3	18,9	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 27	Nehren–Bodelshausen	04KB	6,9	42,1	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 14	OU Oppenweiler	02KK	2,6	23,2	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 10	Verlegung in Enzweihingen	02KK	3,1	24,6	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 294	OU Bauschlott	02KK	2,8	11,7	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 28	Verlegung in Freudenstadt	02KK	3,5	78,8	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 27	OU Behla	02KK	1,9	3,6	VB	11 - Vorentwurf genehmigt
B 294	OU Loßburg	02KK	5,0	17,9	VB	03 - ohne Planung

► **Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel**

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2020-2025 -284,3 Überhang 284,3 brutto 284,3 netto						
A 8	AS Ulm/West–AS Ulm/Ost	46KB	5,0	22,0	VB	09 - Vorentwurf
B 27	AS Aich–AS Leinfeld-Echterdingen	46BB	8,2	26,7	WB	03 - ohne Planung
A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	46BB	41,2	241,8	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	02KK	5,0	43,8	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	02KK	5,5	90,9	WB	03 - ohne Planung
B 312	Metzingen–Metzingen/West	24KK	2,2	14,1	WB	03 - ohne Planung
2025-2030 5,0 Überhang 1.429,2 brutto 832,4 netto						
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	02KK	5,0	43,8	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen	46BB	4,5	30,7	WB	03 - ohne Planung
A 5	Freiburg Mitte–Bgr. D/CH	46BB	58,8	300,6	WB	03 - ohne Planung
B 317	Zell–Hausen	02KK	3,5	8,3	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen	46BB	4,5	30,7	WB	03 - ohne Planung
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	02KK	3,0	44,3	WB*	09 - Vorentwurf
A 6	AK Mannheim–AD Hockenheim	46BB	14,3	134,0	WB	03 - ohne Planung
B 10	Esslingen–Plochinger Dreieck	46BB	6,0	41,0	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	46KB	1,4	5,8	WB	03 - ohne Planung
B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	24KB	3,0	14,3	VB	09 - Vorentwurf
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	24KB	9,6	27,4	WB	03 - ohne Planung
B 317	Lörrach–Schopfheim	24KK	6,8	32,2	WB	03 - ohne Planung
A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE	46KB	7,3	40,6	WB	03 - ohne Planung
A 6	AS Kupferzell–Crailsheim–Lgr. BW/BY	46BB	32,4	105,0	WB*	03 - ohne Planung
B 27	Tübingen–Bläsibad (langer Schindhabasistunnel)	04KB	3,5	133,0	VB	09 - Vorentwurf
Sonderprogramm für Härtefälle						
B 27	OU Jagstfeld	02KK	1,0	34,0	WB	03 - ohne Planung
B 27	Bad Friedrichshall–A 6	24KB	4,3	25,6	WB*	03 - ohne Planung
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	24KK	3,0	42,2	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Haslach	02KK	3,1	23,0	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 35	OU Helmsheim	02KK	1,0	8,1	WB	03 - ohne Planung
B 27	Balingen/Süd–Dotternhausen	02KK	6,0	21,8	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Umstufungs- und Ausbaukonzept

noch Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
2030-2035 61,6 Überhang 1.586,2 brutto 780,1 netto						
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)	02KK	5,9	37,5	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 311	OU Deppenhäuser	24KK	1,8	4,7	WB	03 - ohne Planung
B 311	OU Obermarchtal	02KK	2,0	3,9	WB	03 - ohne Planung
B 317	OU Atzenbach	02KK	1,4	20,8	WB	03 - ohne Planung
B 311	Ehingen/Stetten-Ehingen	24KK	5,2	30,6	WB	03 - ohne Planung
B 311	Ehingen-Gamerschwang	04KB	4,9	25,6	WB	03 - ohne Planung
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)-Stgt/N. (Pragsattel)	04KK	1,7	38,8	WB	03 - ohne Planung
B 33	OU Gutach	02KK	5,7	25,0	WB	03 - ohne Planung
B 311	OU Immendingen	02KK	4,0	16,9	WB	03 - ohne Planung
B 311	OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)	02KK	3,0	8,9	WB*	09 - Vorentwurf
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	02KK	3,5	7,7	WB	03 - ohne Planung
B 463	OU Lautlingen	02KK	4,4	23,4	VB	09 - Vorentwurf
B 290	Königshofen-Bad Mergentheim	02KK	4,7	16,5	WB	03 - ohne Planung
A 656	AS Mannheim/West-AK Mannheim	46KB	3,9	48,0	WB	03 - ohne Planung
B 313	OU Grafenberg	02KK	1,9	4,6	VB	09 - Vorentwurf
B 500	A 5-Landesgrenze	24KB	5,8	79,5	WB	03 - ohne Planung
B 10	OU Urspring	02KK	2,3	24,3	WB	03 - ohne Planung
B 10	OU Amstetten	02KK	4,2	11,5	WB	03 - ohne Planung
B 27	Bad Friedrichshall-A 6	24KB	4,3	25,6	WB*	03 - ohne Planung
B 33	OU Haslach	02KK	3,1	23,0	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	02KK	5,5	90,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	Bad Rotenfels-Gaggenau/Mitte	24KK	3,0	42,2	WB	03 - ohne Planung
B 500	A 5-Landesgrenze	24KB	5,8	79,5	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Königshofen	02KK	2,6	8,2	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
A 656	AK Mannheim-AK Heidelberg	46KB	9,1	51,5	WB	03 - ohne Planung
A 656	AK Heidelberg-AS Wieblingen	46KB	1,0	8,4	WB	03 - ohne Planung
B 27	Balingen/Süd-Dotternhausen	02KK	6,0	21,8	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Schömberg	02KK	3,8	19,0	WB*	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 27	OU Neukirch	02KK	1,1	8,7	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Umstufungs- und Ausbaurkonzept

noch Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 14	OU Michelfeld	02KK	3,5	5,9	WB	03 - ohne Planung
B 10	Geislingen/Ost–Amstetten (Geislinger Steige)	24KB	2,0	17,6	WB	03 - ohne Planung
B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	02KK	0,6	11,3	WB	03 - ohne Planung
B 32	Verlegung bei Blitzenreute	02KK	1,6	4,0	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Jagstfeld	02KK	1,0	34,0	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	02KK	2,9	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 14	OU Rietheim-Weilheim	02KK	4,5	6,6	WB	03 - ohne Planung
B 312	Metzingen–Metzingen/West	24KK	2,2	14,1	WB	03 - ohne Planung
B 10	Mühlacker–Lienzingen	02KK	4,0	33,2	WB	03 - ohne Planung
B 293	N-OU Berghausen/OU Jöhlingen	02KK	2,2	42,6	WB*	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 10	Illingen–Enzweihingen	24KB	6,0	17,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Bad Saulgau (kleine Lösung)	02KK	6,8	26,6	WB*	09 - Vorentwurf
B 311n	Sigmaringen (L 456)–Mengen	02KK	7,5	26,0	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Staig	02KK	1,7	6,3	WB	03 - ohne Planung
B 35	OU Helmsheim	02KK	1,0	8,1	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Boms	02KK	1,8	2,7	WB	03 - ohne Planung
B 29	OU Pflaumloch	02KK	2,3	5,1	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Wallhausen	02KK	4,2	7,3	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Engstingen	02KK	4,1	12,9	WB	03 - ohne Planung
B 467	Querspange Tettnang	02KK	5,1	24,1	WB	03 - ohne Planung
B 290	OU Rot am See	02KK	4,2	9,3	WB	03 - ohne Planung
B 463	Westtangente Pforzheim (2. BA, Sonnenbergtunnel)	02KK	2,5	47,2	WB*	09 - Vorentwurf
B 312	OU Edenbach	02KK	3,0	7,3	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Ochsenhausen	02KK	4,6	10,3	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Ringschnait	02KK	2,6	4,8	VB	09 - Vorentwurf
B 463	OU Unterreichenbach	02KK	1,9	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 19	OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	02KK	1,2	14,5	WB*	09 - Vorentwurf
B 466	OU Donzdorf	02KK	3,5	11,7	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Tigerfeld	02KK	1,8	1,8	WB	03 - ohne Planung
B 313	OU Großengstingen	02KK	3,6	10,2	WB	03 - ohne Planung

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Umstufungs- und Ausbaukonzept

noch Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 290	OU Blaufelden	02KK	3,1	4,4	VB	09 - Vorentwurf
B 312	OU Pfronstetten	02KK	2,6	3,1	WB	03 - ohne Planung
B 35	Bretten/Diedelsheim–OU Gölshausen	24KK	4,3	24,2	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Huldstetten	02KK	1,7	1,7	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Jungingen	02KK	3,8	12,8	WB	03 - ohne Planung
B 415	Verlegung Lahr–Lahr/Reichenbach	02KK	5,5	25,6	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Owen und Lenningen	02KK	9,0	26,5	WB	03 - ohne Planung
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	02KK	1,5	4,6	WB	03 - ohne Planung
B 27	OU Randen	02KK	1,5	2,3	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Zollhaus	02KK	1,0	7,6	VB	09 - Vorentwurf
B 27	OU Neckarburken	02KK	1,5	9,7	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
<i>-keine- Es wurden 14 Projekte, nach 2035, vorgezogen.</i>						
2035-2040 0,8 Überhang 1.295,1 brutto 509,8 netto						
B 27	OU Jestetten	02KK	3,9	5,0	VB	03 - ohne Planung
B 27	OU Offenau	02KK	3,8	20,2	WB*	09 - Vorentwurf
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	02KK	2,5	30,8	WB	03 - ohne Planung
B 312	OU Zwiefalten	02KK	1,8	10,2	WB	03 - ohne Planung
B 28	OU Blaubeuren/Gerhausen	02KK	1,8	20,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)	02KK	0,3	5,9	WB*	03 - ohne Planung
B 465	OU Sontheim und Weisel	02KK	1,0	2,6	WB	03 - ohne Planung
B 462	Verlegung in Baiersbronn	02KK	2,3	21,3	WB*	09 - Vorentwurf
B 19	OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	02KK	1,3	8,9	WB	03 - ohne Planung
B 294	Südwesttangente Bretten	02KK	2,7	15,9	WB	03 - ohne Planung
B 462	OU Forbach	02KK	2,5	23,7	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Altsteußlingen	02KK	1,3	2,1	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Ingerkingen	02KK	3,4	5,4	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Ravensburg (Molldieter-Tunnel)	02KK	3,0	66,5	WB	03 - ohne Planung
B 35	OU Bruchsal	02KK	4,0	35,4	WB*	03 - ohne Planung
B 313	OU Engelswies und Vilsingen	02KK	5,9	11,5	WB	03 - ohne Planung
B 462	OU Schramberg	02KK	4,5	50,0	WB*	09 - Vorentwurf

Modellrechnung Finanzierung - Szenario 4 - Umstufungs- und Ausbaukonzept

noch Szenario 4: Rangliste vom Bund zu finanzieren, disponibel

Straße	Bezeichnung	Bautyp	Länge	Kosten	Priorität	Planungsstand
B 465	OU Ehingen	02KK	3,2	10,3	WB	03 - ohne Planung
B 296	Kernstadtentlastung Calw	02KK	0,9	12,6	VB	09 - Vorentwurf
B 314	OU Grimmelshofen	02KK	1,5	17,1	VB	09 - Vorentwurf
B 313	Engstingen/Haid–Trochtelfingen	02KK	4,7	17,3	WB	03 - ohne Planung
B 313	Inneringen–Jungnau	02KK	7,5	18,7	WB	03 - ohne Planung
B 12	OU Großholzleute	02KK	2,9	4,6	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 28	OU Feldstetten	02KK	2,0	3,0	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Seeburg	02KK	1,0	2,6	WB	03 - ohne Planung
B 33	Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)	02KK	1,2	22,7	WB	03 - ohne Planung
B 28	OU Blaustein	02KK	3,2	48,4	WB	03 - ohne Planung
B 14	Verlegung bei Stockach	02KK	6,3	20,5	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Horb am Neckar	02KK	0,8	12,0	VB	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
B 14	OU Spaichingen	02KK	7,6	20,6	WB*	09 - Vorentwurf
B 312	Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß	02KK	1,9	17,9	WB	03 - ohne Planung
B 19	OU Gaildorf (sö-Abschnitt)	02KK	2,0	9,2	VB	09 - Vorentwurf
B 500	Tieferlegung in Häusern	02KK	1,0	8,7	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Münsingen (2. BA)	02KK	3,8	10,6	WB	03 - ohne Planung
B 32	OU Burladingen	02KK	4,0	7,2	WB	03 - ohne Planung
B 465	OU Warthausen	02KK	1,9	10,2	VB	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
B 523	Villingen–Schwenningen (2.BA)	02KK	6,0	16,1	WB*	09 - Vorentwurf
B 39	OU Willsbach	02KK	2,6	11,2	WB	03 - ohne Planung
B 32	Neufra–Gammertingen	02KK	3,6	7,1	WB	03 - ohne Planung
B 500	OU Schönwald	02KK	4,0	14,9	WB	03 - ohne Planung
Sonderprogramm für Härtefälle						
-keine-						

Datenblätter der Einzelprojekte

Übersicht

A 3 Lgr. BY/BW–Lgr. BW/BY	143
A 5 AK Heidelberg–AK Walldorf	144
A 5 AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	145
A 5 AS Achern–AS Appenweier	146
A 5 AS Appenweier–AS Offenburg	147
A 5 AS Baden-Baden–AS Bühl	148
A 5 AS Bühl–AS Achern	149
A 5 AS Offenburg/Süd–AS Teningen	150
A 5 AS Offenburg–AS Offenburg/Süd	151
A 5 AS Teningen–AS Freiburg/Mitte	152
A 5 Freiburg Mitte–Bgr. D/CH	153
A 5 Hemsbach–AK Heidelberg	154
A 6 AD Hockenheim–AK Walldorf	155
A 6 AK Mannheim–AD Hockenheim	156
A 6 AK Walldorf–AS Wiesloch/Rauenberg	157
A 6 AK Weinsberg–AS Kupferzell	158
A 6 AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg	159
A 6 AS Kupferzell–Crailsheim–Lgr. BW/BY	160
A 6 AS Sinsheim–Kirchardt	161
A 6 AS Wiesloch/Rauenberg–AS Sinsheim	162
A 6 Kirchardt–AS Heilbronn/Untereisesheim	163
A 6 Neckarbrücke Mannheim	164
A 6 Neckartalübergang Neckarsulm	165
A 6 Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE	166
A 6 Viernheim–AK Mannheim	167
A 8 AD Leonberg–AK Stuttgart	168
A 8 AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	169
A 8 AK Ulm/Elchingen–Lgr. BW/BY	170
A 8 AS Esslingen–AS Wendlingen	171
A 8 AS Heimsheim–AS Leonberg/West (m. B 295)	172
A 8 AS Karlsbad–AS Pforzheim/West	173
A 8 AS Leonberg/West–westlich AD Leonberg	174
A 8 AS Mühlhausen–Hohenstadt	175
A 8 AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	176
A 8 AS Ulm/West–AS Ulm/Ost	177
A 8 AS Wurmberg–AS Heimsheim	178
A 8 Gruibingen–AS Mühlhausen	179
A 8 Hohenstadt–AS Ulm/West	180
A 8 ö AS Pforzheim/Nord–AS Wurmberg	181
A 8 Stuttgart/Degerloch	182
A 61 Lgr. RP/BW–AD Hockenheim	183
A 81 AS Böblingen-Hulb–AS Gärtringen	184
A 81 AS Sindelfingen/Ost–AS Böblingen-Hulb	185
A 96 Dürren–Gebrazhofen	186
A 98 AD Rheinfelden–Rheinfelden/Karsau	187
A 98 Bad Säckingen–Murg	188
A 98 Bad Säckingen–Murg	189
A 98 Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein	190
A 98 Hauenstein–Tiengen	191
A 98 Hauenstein–Tiengen	192
A 98 Lörrach/Ost–Rheinfelden/Karsau	193
A 98 Murg–Hauenstein	194
A 98 Murg–Hauenstein (2. BA Murg)	195
A 98 Murg–Hauenstein (BA 1.1 Luttingen)	196
A 98 Murg–Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)	197
A 98 Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	198
A 98 Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	199
A 656 AK Heidelberg–AS Wieblingen	200
A 656 AK Mannheim–AK Heidelberg	201
A 656 AS Mannheim/West–AK Mannheim	202

Datenblätter der Einzelprojekte

A 861 AD Rheinfelden (A 98)–Bgr. D/CH	203
B 3 OU Bad Krozingen.....	204
B 3 OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)	205
B 3 OU Karlsruhe/Wolfartsweier.....	206
B 3 OU Rastatt-Süd	207
B 3 OU Sandweier.....	208
B 3 OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt).....	209
B 3 OU Wasser.....	210
B 10 Enzweihingen–Schwieberdingen.....	211
B 10 Esslingen–Plochinger Dreieck.....	212
B 10 Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	213
B 10 Geislingen/Ost–Amstetten (Geislinger Steige).....	214
B 10 Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	215
B 10 Göppingen/Ost–Süßen/Ost (1. BA).....	216
B 10 Göppingen/Ost–Süßen/Ost (2. BA).....	217
B 10 Illingen–Enzweihingen	218
B 10 Mühlacker–Lienzingen.....	219
B 10 Nordtangente Karlsruhe (A 5–B 10).....	220
B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5).....	221
B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5).....	222
B 10 Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke).....	223
B 10 OU Amstetten.....	224
B 10 OU Berghausen (Tunnel).....	225
B 10 OU Luizhausen.....	226
B 10 OU Urspring	227
B 10 Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	228
B 10 Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen.....	229
B 10 Stuttgart/Hafen–Esslingen	230
B 10 Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel).....	231
B 10 Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	232
B 10 Süßen/Ost–Gingen/Ost.....	233
B 10 Verlegung in Enzweihingen.....	234
B 12 OU Großholzleute.....	235
B 12 OU Isny (BW- + BY-Anteil).....	236
B 14 Backnang/West–Nellmersbach	237
B 14 Nellmersbach–Winnenden/Mitte.....	238
B 14 OU Michelfeld.....	239
B 14 OU Oppenweiler.....	240
B 14 OU Rietheim-Weilheim	241
B 14 OU Spaichingen	242
B 14 Stuttgart–Südheimer Platz–Schattenring.....	243
B 14 Verlegung bei Stockach	244
B 14 Verlegung in Schwäbisch Hall.....	245
B 14 Winnenden/Mitte–Winnenden/Süd	246
B 19 OU Bad Mergentheim	247
B 19 OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)	248
B 19 OU Gaildorf (sö-Abschnitt).....	249
B 19 OU Gaisbach.....	250
B 19 OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	251
B 19 Verlegung in Herbrechtingen.....	252
B 27 AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen	253
B 27 Bad Friedrichshall–A 6.....	254
B 27 Balingen/Süd–Dotternhausen	255
B 27 Donaueschingen–Hüfingen	256
B 27 Nehren–Bodelshausen	257
B 27 OU Jagstfeld.....	258
B 27 OU Behla.....	259
B 27 OU Hardheim.....	260
B 27 OU Jestetten.....	261
B 27 OU Neckarburken	262
B 27 OU Neukirch.....	263
B 27 OU Offenau	264

B 27 OU Randen	265
B 27 OU Schömburg	266
B 27 OU Zollhaus	267
B 27 Tübingen (Bläsibad)–Nehren	268
B 27 Tübingen–Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	269
B 28 OU Blaubeuren/Gerhausen	270
B 28 OU Blaustein	271
B 28 OU Feldstetten	272
B 28 OU Metzgingen (1. BA Umfahrung Neuhausen)	273
B 28 OU Metzgingen (2. BA)	274
B 28 OU Oberkirch und Lautenbach	275
B 28 Verlegung bei Aach	276
B 28 Verlegung in Freudenstadt	277
B 28n Grünmettstetten–L 355a	278
B 28n OU Ergenzingen	279
B 28n OU Horb am Neckar (kleine Lösung)	280
B 28n OU Schopfloch	281
B 28n Rottenburg –Tübingen	282
B 28n Schopfloch–Grünmettstetten	283
B 29 Böbingen–Möggingen	284
B 29 Essingen–Aalen	285
B 29 Hussenhofen–Böbingen	286
B 29 Nordostring Stuttgart	287
B 29 OU Möggingen	288
B 29 OU Pflaumloch	289
B 29 OU Schwäbisch Gmünd (1. BA)	290
B 29 OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)	291
B 29 OU Trochtelfingen bei Bopfingen	292
B 29 Schwäbisch Gmünd–Hussenhofen	293
B 29a Aalen–Unterkochen, nach Abstufung B 19	294
B 29a OU Ebnat (w Ebnat–A 7), nach Abstufung B 19	295
B 30 Baidt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach (BA 6)	296
B 30 Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	297
B 30 Hochdorf–Oberessendorf	298
B 30 Oberessendorf–Bad Waldsee	299
B 30 OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)	300
B 30 OU Enzisreute	301
B 30 OU Gaisbeuren	302
B 30 Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	303
B 31 Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (1. BA)	304
B 31 Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (2. BA)	305
B 31 Döggingen–Hüfingen	306
B 31 Friedenweiler–Unadingen	307
B 31 Friedrichshafen/Waggershausen–FN/B 30alt	308
B 31 Hinterzarten–Titisee	309
B 31 Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	310
B 31 Kirchzarten–Buchenbach	311
B 31 Meersburg/West–Stetten	312
B 31 Oberuhldingen–Meersburg/West	313
B 31 OU Döggingen (2. BA)	314
B 31 OU Eriskirch	315
B 31 OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	316
B 31 OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	317
B 31 OU Freiburg-Ost (Freiburg–Kirchzarten)	318
B 31 OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	319
B 31 Stadttunnel Freiburg	320
B 31 Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	321
B 31 Stetten–Immenstaad	322
B 31 Titisee–Friedenweiler	323
B 31 Überlingen/Ost–Oberuhldingen	324
B 31 Überlingen/West–Überlingen/Ost	325
B 32 Neufra–Gammertingen	326

Datenblätter der Einzelprojekte

B 32 OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel)).....	327
B 32 OU Bad Saulgau (kleine Lösung).....	328
B 32 OU Boms.....	329
B 32 OU Burladingen.....	330
B 32 OU Herbertingen mit Verlegung B 311.....	331
B 32 OU Horb am Neckar.....	332
B 32 OU Jungingen.....	333
B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel).....	334
B 32 OU Staig.....	335
B 32 Verlegung bei Blitzenreute.....	336
B 33 A 5–Elgersweier.....	337
B 33 Allensbach/West–Konstanz (Landeplatz).....	338
B 33 Elgersweier–Gengenbach.....	339
B 33 Gengenbach–Steinach.....	340
B 33 Konstanz (Landeplatz)–westl. Rheinbrücke.....	341
B 33 Konstanz-Rheinbrücke–Bgr. D/CH.....	342
B 33 OU Gutach.....	343
B 33 OU Haslach.....	344
B 33 OU Hornberg.....	345
B 33 Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre).....	346
B 34 Bgr. CH/D–AS Gottmadingen/Bietingen.....	347
B 34 OU Grenzach.....	348
B 34 OU Oberlauchringen.....	349
B 34 OU Wyhlen.....	350
B 35 Bretten/Diedelsheim–OU Gölshausen.....	351
B 35 OU Bruchsal.....	352
B 35 OU Helmsheim.....	353
B 36 OU Durmersheim und OU Bietigheim.....	354
B 36 OU Graben-Neudorf.....	355
B 39 Lgr. RP/BW–L 722 Lusshof.....	356
B 39 OU Ellhofen.....	357
B 39 OU Mühlhausen bei Wiesloch.....	358
B 39 OU Willsbach.....	359
B 290 Königshofen–Bad Mergentheim.....	360
B 290 OU Blaufelden.....	361
B 290 OU Königshofen.....	362
B 290 OU Rot am See.....	363
B 290 OU Wallhausen.....	364
B 292 OU Adelsheim und OU Osterburken.....	365
B 293 N-OU Berghausen/OU Jöhlingen.....	366
B 293 OU Bretten/Gölshausen.....	367
B 294 OU Bauschlott.....	368
B 294 OU Elzach.....	369
B 294 OU Loßburg.....	370
B 294 OU Winden.....	371
B 294 Südwesttangente Bretten.....	372
B 296 Kernstadtentlastung Calw.....	373
B 297 OU Lorch.....	374
B 297 OU Neckartailfingen (2. BA).....	375
B 298 OU Mutlangen.....	376
B 311 Ehingen/Stetten–Ehingen.....	377
B 311 Ehingen–Gamerschwang.....	378
B 311 OU Deppenhäuser.....	379
B 311 OU Immendingen.....	380
B 311 OU Neuhausen ob Eck.....	381
B 311 OU Obermarchtal.....	382
B 311 OU Riedlingen (ortsnahe Lösung).....	383
B 311 OU Unlingen.....	384
B 311 Querspange Erbach–Dellmensingen (B 30).....	385
B 311 Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel).....	386
B 311n Sigmaringen (L 456)–Mengen.....	387
B 312 Metzingen–Metzingen/West.....	388

B 312 OU Edenbachen	389
B 312 OU Engstingen	390
B 312 OU Huldstetten	391
B 312 OU Ochsenhausen	392
B 312 OU Pfronstetten	393
B 312 OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel)	394
B 312 OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel).....	395
B 312 OU Ringschnait.....	396
B 312 OU Tigerfeld	397
B 312 OU Uttenweiler	398
B 312 OU Zwiefalten	399
B 312 Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	400
B 312 Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß	401
B 313 AS Wendlingen–Nürtingen	402
B 313 Engstingen/Haid–Trochtelfingen	403
B 313 Inneringen–Jungnau	404
B 313 OU Engelswies und Vilsingen	405
B 313 OU Grafenberg	406
B 313 OU Großengstingen.....	407
B 313 OU Inneringen	408
B 313 OU Krumbach.....	409
B 314 OU Grimmelshofen	410
B 317 Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	411
B 317 Lörrach–Schopfheim.....	412
B 317 Lörrach–Weil am Rhein.....	413
B 317 OU Atzenbach	414
B 317 OU Schönau im Schwarzwald.....	415
B 317 Zell–Hausen	416
B 415 Verlegung Lahr–Lahr/Reichenbach.....	417
B 462 Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	418
B 462 OU Dunningen.....	419
B 462 OU Forbach.....	420
B 462 OU Schramberg.....	421
B 462 Verlegung in Baiersbronn.....	422
B 462 Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)	423
B 463 OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung).....	424
B 463 OU Lautlingen.....	425
B 463 OU Unterreichenbach	426
B 463 Verlegung bei Hirsau	427
B 463 Westtangente Pforzheim (1. BA, Arlingertunnel).....	428
B 463 Westtangente Pforzheim (2. BA, Sonnenbergtunnel).....	429
B 464 Böblingen–Holzgerlingen	430
B 464 n Holzgerlingen–s Holzgerlingen.....	431
B 464 OU Reutlingen (Dietwegtrasse).....	432
B 464 Renningen–Sindelfingen	433
B 465 OU Altsteußlingen.....	434
B 465 OU Bremelau.....	435
B 465 OU Ehingen	436
B 465 OU Ehingen/Berg.....	437
B 465 OU Ingerkingen.....	438
B 465 OU Münsingen (2. BA).....	439
B 465 OU Owen und Lenningen.....	440
B 465 OU Seeburg.....	441
B 465 OU Sontheim und Weisel.....	442
B 465 OU Warthausen	443
B 465 Querspange Mettenberg	444
B 465 Schorndorf–Göppingen.....	445
B 466 OU Böhmenkirch	446
B 466 OU Donzdorf.....	447
B 466 OU Heidenheim (Tunnel)	448
B 466 Süßen–w Donzdorf	449
B 467 Querspange Tett nang	450

Datenblätter der Einzelprojekte

B 492 OU Brenz.....	451
B 492 OU Hermaringen.....	452
B 500 A 5–Landesgrenze.....	453
B 500 OU Schönwald.....	454
B 500 Tieferlegung in Häusern.....	455
B 518 OU Wehr	456
B 523 Villingen–Schwenningen (2.BA).....	457
B 535 OU Schwetzingen/Plankstadt.....	458

A 3 Lgr. BY/BW–Lgr. BW/BY

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	B3
Länge:	6,8 km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	37,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	61.300 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	12.020 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	19,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	74.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	3:27,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,9		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	35,5 von 41,5
Rang nach Nutzen:	13 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,1)
Bemerkung:	-

A 5 AK Heidelberg–AK Walldorf

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5001	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	C4
Länge:	15,4 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	122,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	81.200 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	8.960 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	92.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	D		(3,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	9:14,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
D Sehr hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen			
NKV:	7,7		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	03 - (A5) Karlsruhe - Bruchsal - Wiesloch/Walldorf - Heidelberg		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|------------------------------|
| • | Sehr hohe Verkehrsbelastung |
| • | Hohe Schwerverkehrsbelastung |
| • | LOS D: Ständige Interaktion |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	33,4 von 41,5
Rang nach Nutzen:	21 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,7)
Bemerkung:	-

A 5 AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5002	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	68KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	42,4 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	572,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	102.300 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	14.300 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	14,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	113.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	21:33,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (A5) Karlsruhe - Bruchsal - Wiesloch/Walldorf - Heidelberg		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	39,7 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	3 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,8)		
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,2)		
Bemerkung:	-		

A 5 AS Achern–AS Appenweier

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	15,5 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	51,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	A-Modell		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	65.100 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	12.410 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	19,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	7:52,9 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (A5) Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 5 AS Appenweier–AS Offenburg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5006	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	5,4 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	28,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	A-Modell		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	61.900 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	9.040 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	14,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	63.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	2:44,7 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	3,7		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (A5) Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	36,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	9 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,6)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,3)		
Bemerkung:	-		

A 5 AS Baden-Baden–AS Bühl

Projekt

Nummer: BW5003
 Bautyp: 46BB
 Länge: 9,4 km
 Kosten: 38,9 Mio. Euro
 Bemerkung: A-Modell

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A1
 Planungsstand: 14 - Planfestgestellt
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 65.100 Kfz/24h 03 - obere mittlere Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 9.510 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 14,6 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 67.000 Kfz/24h (3,0 Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 118 km/h
 DRZ: 4:46,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: 5,2 (1,0 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 04 - (A5) Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg (3,9 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 05 - IFH Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 36,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 7 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-0,6)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,3)
 Bemerkung: -

A 5 AS Bühl–AS Achern

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5003	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	8,6 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	42,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	A-Modell		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	65.100 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	12.440 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	19,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	67.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	4:22,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,2		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (A5) Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	36,5 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	7 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,6)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,3)		
Bemerkung:	-		

A 5 AS Offenburg/Süd-AS Teningen

Projekt

Nummer: BW5501
 Bautyp: 46BB
 Länge: 41,2 km
 Kosten: 241,8 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 57.500 Kfz/24h 03 - obere mittlere Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 7.970 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 13,9%

Verkehrsprognose 2015

DTV 71.000 Kfz/24h (3,0 Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 118 km/h
 DRZ: 20:56,9 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: 7,9 (1,5 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 00 - keine Wirkung (0,0 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (A5) Freiburg im Breisgau - Emmendingen - Lahr/Schwarzwald - Offenburg (3,3 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 05 - IFH Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 34,8 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 18 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 04 - sehr hoher Konflikt (4,2)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,9)
 Bemerkung: -

A 5 AS Offenburg–AS Offenburg/Süd

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	B2
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	11,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	A-Modell		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	54.600 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	7.810 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	14,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	120 km/h		
DRZ:	1:24,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A5) Freiburg im Breisgau - Emmendingen - Lahr/Schwarzwald - Offenburg		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 5 AS Teningen–AS Freiburg/Mitte

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5501	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	C4
Länge:	11,3 km	Planungsstand:	11 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	108,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	59.200 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	8.120 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	71.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	5:44,7 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	7,9		(1,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A5) Freiburg im Breisgau - Emmendingen - Lahr/Schwarzwald - Offenburg		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	34,8 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	18 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,5)		
Bemerkung:	-		

A 5 Freiburg Mitte–Bgr. D/CH

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5502	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	58,8 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	300,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	38.200 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	5.580 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	14,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	56.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	120 km/h		
DRZ:	29:24,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	2,4		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A5) Freiburg im Breisgau - Bad Krozingen/Staufen im Breisgau - Müllheim - Lörrach/ Weil am Rhein		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
-			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	32,8 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	24 von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (4,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

A 5 Hemsbach–AK Heidelberg

Projekt	Priorität
Nummer: HE5021	Priorität Bund: WB
Bautyp: 46KB	Priorität Land: kein Bedarf
Länge: 22,5 km	Planungsstand: 03 - ohne Planung
Kosten: 85,9 Mio. Euro	Fertigstellung: nach 2035
Bemerkung: -	

Verkehrsbelastung		
DTV 2005:	88.100 Kfz/24h	04 - hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	10.340 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,7 %	

Verkehrsprognose 2015		
DTV	90.000 Kfz/24h	(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E	(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	86 km/h	
DRZ:	15:41,9 Min.	

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen		
NKV:	26,8	(5,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung	(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungsachse:	03 - (A5) Heidelberg - Weinheim (- Darmstadt)	(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ	(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung	(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung	(5,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Sehr hohe Verkehrsbelastung
 - Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
 - LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	41,5 von 41,5
Rang nach Nutzen:	1 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	05 - herausragender Konflikt (5,0)
Verkehrsschatten:	03 - hoher Verkehrsschatten (3,4)
Bemerkung:	-

A 6 AD Hockenheim–AK Walldorf

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5009	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	68KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	143,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	65.100 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	10.500 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	16,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	103.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	120 km/h		
DRZ:	3:39,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	3,4		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	33,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	22 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (4,0)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,8)		
Bemerkung:	-		

A 6 AK Mannheim–AD Hockenheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5008	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	14,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	134,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	48.000 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	5.810 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	79.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	120 km/h		
DRZ:	7:09,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	7,5		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A5/A6) Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim/(Ludwigshafen am Rhein)		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
-			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	31,1 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	33 von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,8)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

A 6 AK Walldorf–AS Wiesloch/Rauenberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	-
Länge:	5,8 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	38,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2005
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	78.800 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	15.530 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	19,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	2:56,9 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 6 AK Weinsberg–AS Kupferzell

Projekt

Nummer: BW5011
 Bautyp: 46BB
 Länge: 30,9 km
 Kosten: 116,2 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: B3
 Planungsstand: 11 - Vorentwurf genehmigt
 Fertigstellung: 2015-2025

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 56.400 Kfz/24h 03 - obere mittlere Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 14.570 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 25,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 62.000 Kfz/24h (3,0 Bewertungspunkte)
 LOS: B (1,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 120 km/h
 DRZ: 15:27,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen

NKV: 4,9 (0,9 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 00 - keine Wirkung (0,0 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (A6) Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen) (2,5 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 27,7 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 44 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-0,7)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,3)
 Bemerkung: -

A 6 AS Heilbronn/Untereisesheim–AK Weinsberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	9,2 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	74,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	93.400 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	18.960 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	20,3 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	86 km/h		
DRZ:	6:25,1 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	03 - (A6) Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Sehr hohe Verkehrsbelastung • Herausragende Schwerverkehrsbelastung • LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

A 6 AS Kupferzell–Crailsheim–Lgr. BW/BY

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5012	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	B*
Länge:	32,4 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	105,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	45.900 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	12.550 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	27,3 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	55.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	120 km/h		
DRZ:	16:12,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.			
Nutzen			
NKV:	1,5		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A6) Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	27,1 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	46 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,3)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,1)		
Bemerkung:	-		

A 6 AS Sinsheim–Kirchardt

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	13,8 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	55,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	64.000 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	14.800 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	23,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	7:01,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 6 AS Wiesloch/Rauenberg–AS Sinsheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	10,8 km	Planungsstand:	12 - Planfeststellungsentwurf
Kosten:	38,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	73.000 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	16.790 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	23,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	5:29,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 6 Kirchart–AS Heilbronn/Untereisesheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	12,3 km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	55,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	64.000 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	14.980 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	23,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	6:15,3 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (A6/B45/B37) Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 6 Neckarbrücke Mannheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	0,4 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	24,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	68.600 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	7.140 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	86 km/h		
DRZ:	0:16,7 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (A5/A6) Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim/(Ludwigshafen am Rhein)		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 6 Neckartalübergang Neckarsulm

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	1,5 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	17,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	93.400 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	18.960 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	20,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	-		(- Bewertungspunkte)
DRG:	- km/h		
DRZ:	- Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
-			

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (A6) Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Sehr hohe Verkehrsbelastung • Herausragende Schwerverkehrsbelastung 			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

A 6 Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE

Projekt		Priorität	
Nummer:	RP6601	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	40,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	44.800 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	5.560 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,4 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	60.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	3:42,7 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.			
Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (A5/A6) Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim/(Ludwigshafen am Rhein)		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
-			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	29,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	40 von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,5)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

A 6 Viernheim–AK Mannheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	A1
Länge:	6,1 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	51,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	68.600 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	7.140 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	86 km/h		
DRZ:	4:15,3 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (A5/A6) Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim/(Ludwigshafen am Rhein)		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 AD Leonberg–AK Stuttgart

Projekt

Nummer: BW5015
 Bautyp: 68KB
 Länge: 7,7 km
 Kosten: 46,5 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 130.100 Kfz/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 20.560 SV/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 15,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 119.000 Kfz/24h (5,0 Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 118 km/h
 DRZ: 3:54,9 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: 7,2 (1,3 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 03 - sehr hohe Wirkung (3,3 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 05 - IFH Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 39,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 4 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 04 - sehr hoher Konflikt (4,8)
 Verkehrsschatten: 02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,1)
 Bemerkung: -

A 8 AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5015	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	68BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	8,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	36,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	111.400 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	11.410 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	119.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
LOS:	D		(3,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	4:48,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

D Sehr hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen			
NKV:	7,2		(1,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS D: Ständige Interaktion

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	40,5 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	2 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,9)		
Verkehrsschatten:	03 - hoher Verkehrsschatten (3,3)		
Bemerkung:	-		

A 8 AK Ulm/Elchingen–Lgr. BW/BY

Projekt

Nummer: BY5015
 Bautyp: 46KB
 Länge: 3,5 km
 Kosten: 19,9 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A2
 Planungsstand: 14 - Planfestgestellt
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 55.800 Kfz/24h 03 - obere mittlere Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 8.040 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 14,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 67.000 Kfz/24h (3,0 Bewertungspunkte)
 LOS: - (- Bewertungspunkte)
 DRG: - km/h
 DRZ: - Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

-

Nutzen

NKV: 5,8 (1,1 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 03 - hohe Wirkung (2,5 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungsachse: 02 - (A8) Ulm/(Neu-Ulm) (- Günzburg/Leipheim) (1,7 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 05 - IFH Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 AS Esslingen–AS Wendlingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5015	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	68BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	6,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	22,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	91.600 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	10.630 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	119.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	3:12,2 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	7,2		(1,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	39,5 von 41,5
Rang nach Nutzen:	4 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,8)
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,1)
Bemerkung:	-

A 8 AS Heimsheim–AS Leonberg/West (m. B 295)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A1
Länge:	9,0 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	95,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	71.100 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	9.390 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	4:34,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 AS Karlsbad–AS Pforzheim/West

Projekt

Nummer: -
 Bautyp: 46KB
 Länge: 9,5 km
 Kosten: 96,9 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A2
 Planungsstand: 17 - im Bau
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 78.900 Kfz/24h 04 - hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 11.600 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 14,7 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: D (3,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 5:42,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

D Sehr hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungsachse: 03 - (A8) Karlsruhe - Pforzheim (2,8 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 05 - IFH Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS D: Ständige Interaktion

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 AS Leonberg/West–westlich AD Leonberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A1
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	5,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	71.100 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	9.390 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	0:39,7 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 AS Mühlhausen–Hohenstadt

Projekt		Priorität	
Nummer:	BY6601	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A1
Länge:	8,0 km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	51,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	F-Modell		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	58.600 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	8.850 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	15,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	4:04,1 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 8 AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen

Projekt

Nummer: BW5015
 Bautyp: 68BB
 Länge: 11,1 km
 Kosten: 42,4 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 103.700 Kfz/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 11.540 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 11,1 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 119.000 Kfz/24h (5,0 Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 118 km/h
 DRZ: 5:38,6 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: 7,2 (1,3 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 03 - sehr hohe Wirkung (3,3 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 05 - IFH Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 39,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 4 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 04 - sehr hoher Konflikt (4,8)
 Verkehrsschatten: 02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,1)
 Bemerkung: -

A 8 AS Ulm/West–AS Ulm/Ost

Projekt		Priorität	
Nummer:	BY5015	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	B3
Länge:	5,0 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	22,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	57.400 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	8.500 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	14,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	67.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	2:32,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,8		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (A8) Ulm/(Neu-Ulm) (- Günzburg/Leipheim)		(1,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	36,4 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	8 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,4)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,2)		
Bemerkung:	-		

A 8 AS Wurmberg–AS Heimsheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5018	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A1
Länge:	11,4 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	70,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	70.100 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	10.730 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	15,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	81.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	5:47,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	11,5		(2,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	39,3 von 41,5
Rang nach Nutzen:	5 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,1)
Bemerkung:	-

A 8 Gruibingen–AS Mühlhausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A1
Länge:	3,9 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	40,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	67.700 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	9.820 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	14,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	1:59,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Hohe Schwerverkehrsbelastung 			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

A 8 Hohenstadt–AS Ulm/West

Projekt		Priorität	
Nummer:	BY5015	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	B3
Länge:	22,2 km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	144,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	61.000 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	9.380 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	15,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	67.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	11:17,3 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,8		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	36,4 von 41,5
Rang nach Nutzen:	8 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,2)
Bemerkung:	-

A 8 ö AS Pforzheim/Nord–AS Wurmberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5018	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	B2
Länge:	4,5 km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	64,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	70.100 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	10.730 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	15,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	81.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	2:17,3 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	11,5		(2,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	39,3 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	5 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,7)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,3)		
Bemerkung:	-		

A 8 Stuttgart/Degerloch

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	-
Länge:	3,2 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	46,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	106.900 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	12.230 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,4 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	6:24,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Herausragende Verkehrsbelastung • Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung • LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

Lfd. Nr. 41

A 61**A 61 Lgr. RP/BW–AD Hockenheim**

Projekt		Priorität	
Nummer:	RP5623	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	C4
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	16,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	A-Modell, Querspange zur Entlastung des Großraums Mannheim.		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	48.000 Kfz/24h	02 - untere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	9.460 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	19,7 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	59.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	120 km/h		
DRZ:	3:00,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.			
Nutzen			
NKV:	1,2		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
• Hohe Schwerverkehrsbelastung			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	11,7 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	151 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,6)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,4)		
Bemerkung:	-		

A 81 AS Böblingen-Hulb–AS Gärtringen

Projekt

Nummer: BW5019
 Bautyp: 46KB
 Länge: 6,9 km
 Kosten: 20,5 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A2
 Planungsstand: 14 - Planfestgestellt
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 74.400 Kfz/24h 03 - obere mittlere Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 6.770 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 9,1 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 86.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: D (3,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 4:08,4 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

D Sehr hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen

NKV: 14,1 (2,6 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungsachse: 04 - (A81/B27) Stuttgart - Böblingen/Sindelfingen - Herrenberg - Horb (3,9 Bewertungspunkte)
 am Neckar - Rottweil - Villingen-Schwenningen
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 05 - IFH Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- LOS D: Ständige Interaktion

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 35,2 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 16 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-0,8)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,3)
 Bemerkung: -

A 81 AS Sindelfingen/Ost-AS Böblingen-Hulb

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5019	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	A2
Länge:	9,0 km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	83,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	94.700 Kfz/24h	04 - hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	8.210 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,7 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	86.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	D		(3,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	5:24,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
D Sehr hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.			
Nutzen			
NKV:	14,1		(2,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (A81/B27) Stuttgart - Böblingen/Sindelfingen - Herrenberg - Horb am Neckar - Rottweil - Villingen-Schwenningen		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Sehr hohe Verkehrsbelastung • Hohe Schwerverkehrsbelastung • LOS D: Ständige Interaktion 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	35,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	16 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,8)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,5)		
Bemerkung:	-		

A 96 Dürren–Gebrazhofen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	A1
Länge:	7,1 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	43,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2009
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	30.100 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	3.670 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	14:12,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS	
F Überlastet	- Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B31/A96) Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Lindau (Bodensee) - Wangen im Allgäu - Leutkirch im Allgäu (- Memmingen)		(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Herausragende Verkehrsbelastung
•	LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 AD Rheinfelden–Rheinfelden/Karsau

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24LB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,4 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	17,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.800 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.250 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	1:48,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

-

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Bad Säckingen–Murg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7602	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	B4
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	11 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	87,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.610 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	23.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	4:30,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	3,8		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	28,5 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	41 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,6)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,4)		
Bemerkung:	-		

A 98 Bad Säckingen–Murg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5505	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	37,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.610 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	23.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	4:30,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	2,2		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	24,1 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	65 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,9)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,7)		
Bemerkung:	-		

A 98 Bgr. F/D (Märkt)–AD Weil am Rhein

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7021	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	0,7 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	17,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	Verbindung A98 (D) mit A35 (F), Anteil Deutschland ohne Rheinbrücke.		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	- Kfz/24h -		(- Bewertungspunkte)
SV 2005:	- SV/24h -		(- Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	- %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	-		(- Bewertungspunkte)
DRG:	- km/h		
DRZ:	- Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
-			
Nutzen			
NKV:	2,0		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

A 98 Hauenstein–Tiengen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7602	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	C5
Länge:	14,7 km	Planungsstand:	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
Kosten:	165,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.000 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.420 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,9%		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	8:49,2 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Hauenstein–Tiengen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	14,7 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	105,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.000 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.420 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,9 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	8:49,2 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Herausragende Schwerverkehrsbelastung 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

A 98 Lörrach/Ost–Rheinfelden/Karsau

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02/04	Priorität Land:	A1
Länge:	7,8 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	54,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.800 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.250 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	5:51,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Murg–Hauenstein

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	9,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	32,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.610 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	7:07,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Murg–Hauenstein (2. BA Murg)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	A1
Länge:	4,0 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	32,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.610 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	3:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Murg–Hauenstein (BA 1.1 Luttingen)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	-
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	7,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2004
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.610 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	1:43,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Hohe Verkehrsbelastung
 - Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Murg–Hauenstein (BA 1.2 Laufenburg)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	A1
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	32,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.610 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	2:28,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

A 98 Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7602	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	B3
Länge:	10,5 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	88,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	16.500 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.480 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	23.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	9:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	3,8		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	29,5 von 41,5
Rang nach Nutzen:	36 von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,4)
Bemerkung:	-

A 98 Rheinfeldern/Karsau–Bad Säckingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5505	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24LB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	10,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	51,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.710 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,9%		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	23.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	9:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	2,2		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfeldern (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	25,1 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	58 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,7)		
Bemerkung:	-		

A 656 AK Heidelberg–AS Wieblingen

Projekt

Nummer: BW7031
 Bautyp: 46KB
 Länge: 1,0 km
 Kosten: 8,4 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 48.000 Kfz/24h 02 - untere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.970 SV/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 4,1 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 74.000 Kfz/24h (3,0 Bewertungspunkte)
 LOS: B (1,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 120 km/h
 DRZ: 0:30,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen

NKV: 3,1 (0,6 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (A656) (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim - Heidelberg (2,8 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

-

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 21,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 80 von 177
 Konflikte: 0
 Prioritätskonflikt: 02 - mittlerer Konflikt (2,6)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,0)
 Bemerkung: -

A 656 AK Mannheim–AK Heidelberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7030	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	9,1 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	51,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	56.000 Kfz/24h	03 - obere mittlere Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.690 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	71.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	4:37,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	3,5		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (A656) (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim - Heidelberg		(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	21,8 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	79 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,6)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,6)		
Bemerkung:	-		

A 656 AS Mannheim/West–AK Mannheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7029	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	46KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,9 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	48,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	29.200 Kfz/24h	01 - niedrige Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	710 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	2,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	93.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	120 km/h		
DRZ:	1:57,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	15,1		(2,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (A656) (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim - Heidelberg		(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte
 -

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	23,8 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	68 von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,9)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

Lfd. Nr. 61

A 861**A 861 AD Rheinfelden (A 98)–Bgr. D/CH**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	-
Länge:	4,6 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	55,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	Verbindung A98 (D) mit N3 (CH)		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.670 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,8 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:45,6 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-MZ		(0,4 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 3 OU Bad Krozingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,2 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	8,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.600 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	161 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	1,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	2:44,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - UZ-OZ		(1,5 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Bühl und Ottersweier (Nordabschnitt)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	5,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	18.100 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	597 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	2:54,9 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Karlsruhe/Wolfartsweier

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	6,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2005
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	7.100 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	256 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:22,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Rastatt-Süd

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	- km	Planungsstand:	10 - Vorentwurfgenehmigung
Kosten:	- Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.900 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	196 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	2,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	- Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Sandweier

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	4,5 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	9,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.900 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	196 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	2,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:42,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	- km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	- Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	Planungsrecht seit 29.07.2008		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	22.100 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	729 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	- Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 3 OU Wasser

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	3,7 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	4,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.000 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	555 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	2:46,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Enzweihingen–Schwieberdingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7605	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	9,6 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	27,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	22.600 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.761 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	28.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	12:48,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	6,4		(1,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	29,3 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	39 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,5)		
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,4)		
Bemerkung:	-		

B 10 Esslingen–Plochinger Dreieck**Projekt**

Nummer: BW5054
 Bautyp: 46BB
 Länge: 6,0 km
 Kosten: 41,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 68.900 Kfz/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 4.945 SV/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,2 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 81.000 Kfz/24h (5,0 Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 118 km/h
 DRZ: 3:03,1 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: 24,9 (4,6 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm (5,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 03 - Nebenanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 30,4 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 34 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 03 - hoher Konflikt (3,7)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,6)
 Bemerkung: -

B 10 Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7603	Priorität Bund:	WB* ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	44,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	21.300 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.342 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	23.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	4:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	6,1		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	31,2 von 41,5
Rang nach Nutzen:	32 von 177
Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,8)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (2,0)
Bemerkung:	-

B 10 Geislingen/Ost–Amstetten (Geislinger Steige)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8059	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	17,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	12.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	943 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	15.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:12,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte
 -

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	18,9 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	91 von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,3)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

B 10 Gingen/Ost–Geislingen/Mitte

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7603	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	5,0 km	Planungsstand:	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
Kosten:	43,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	21.300 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.342 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	23.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	6:40,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	6,1		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Sehr hohe Verkehrsbelastung • Hohe Schwerverkehrsbelastung • LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch. • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	34,1 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	20 von 177		
Konflikte:	5		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,1)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,1)		
Bemerkung:	-		

B 10 Göppingen/Ost–Süßen/Ost (1. BA)**Projekt**

Nummer: -
 Bautyp: 04KB
 Länge: 3,1 km
 Kosten: 27,3 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: -
 Planungsstand: 18 - fertiggestellt
 Fertigstellung: 2006

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 30.000 Kfz/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.952 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 6,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: F (5,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 30 km/h
 DRZ: 6:12,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm (5,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - IFH Nebenanbindung (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 01 - Binnenhafen Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 03 - Nebenanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 04 - überregionale Messe Nebenanbindung (3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 5
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Göppingen/Ost–Süßen/Ost (2. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	A1
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	15 - Bauentwurf
Kosten:	25,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	22.700 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.626 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	4:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Illingen–Enzweihingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6604	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	17,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.778 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	19,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	13.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:36,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,1		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	16,7 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	103 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,5)		
Bemerkung:	-		

B 10 Mühlacker–Lienzingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6604	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	33,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.900 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.236 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	13.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:24,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,1		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	17,1 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	101 von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,1)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,9)		
Bemerkung:	-		

B 10 Nordtangente Karlsruhe (A 5–B 10)

Projekt

Nummer: -
 Bautyp: 04KK
 Länge: 1,3 km
 Kosten: 22,3 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A1
 Planungsstand: 18 - fertiggestellt
 Fertigstellung: 2009

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 74.600 Kfz/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 7.087 SV/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 9,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: D (3,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 0:46,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

D Sehr hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 02 - (A65/B10) Karlsruhe (- Wörth am Rhein) (1,7 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- LOS D: Ständige Interaktion

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C5
Länge:	3,2 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	64,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	74.600 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	7.087 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	D		(3,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:55,2 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
D Sehr hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	03 - (B10/B293) Heilbronn - Bretten - Karlsruhe		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|---------------------------------------|
| • | Herausragende Verkehrsbelastung |
| • | Herausragende Schwerverkehrsbelastung |
| • | LOS D: Ständige Interaktion |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,2 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	23,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	34.500 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	967 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	2,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	6:24,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B10/B293) Heilbronn - Bretten - Karlsruhe		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 10 Nordtangente Karlsruhe (Westteil mit Anteil Rheinbrücke)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8065	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	5,9 km	Planungsstand:	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
Kosten:	37,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	74.600 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	7.087 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	15.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	3:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	7,6		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (A65/B10) Karlsruhe (- Wörth am Rhein)		(1,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	26,4 von 41,5
Rang nach Nutzen:	49 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,4)
Bemerkung:	-

B 10 OU Amstetten**Projekt**

Nummer: BW8055
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,2 km
 Kosten: 11,5 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 12.200 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 988 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,1 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 12.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:31,2 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 7,0 (1,3 Bewertungspunkte)
 URE: 01 - hohes Risiko (1,3 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 03 - mittlere Bedeutung (2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm (5,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 03 - Nebenanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 01 - regionale Messe Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 22,3 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 76 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 02 - mittlerer Konflikt (2,7)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,2)
 Bemerkung: -

B 10 OU Berghausen (Tunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B*
Länge:	- km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	- Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	24.000 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.152 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	- Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,1		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - UZ-OZ		(1,5 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	03 - B III, optimal		(3,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	11,1 von 41,5
Rang nach Nutzen:	155 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,1)
Bemerkung:	-

B 10 OU Luizhausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8057	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	4,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.100 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.227 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	15.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	1:57,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	4,9		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	25,1 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	57 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,3)		
Bemerkung:	-		

B 10 OU Urspring

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8058	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	24,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	12.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	988 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	13.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:22,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,4		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	22,5 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	75 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,7)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,2)		
Bemerkung:	-		

B 10 Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)**Projekt**

Nummer: BW7605
 Bautyp: 24KB
 Länge: 3,0 km
 Kosten: 14,3 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: C5
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 21.900 Kfz/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 2.773 SV/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 12,7 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 28.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: E (4,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 45 km/h
 DRZ: 4:00,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen

NKV: 6,4 (1,2 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim (3,9 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 01 - Binnenhafen Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 03 - Nebenanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 04 - überregionale Messe Nebenanbindung (3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 29,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 37 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (0,6)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,4)
 Bemerkung: -

B 10 Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5054	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	30,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	70.700 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	5.591 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,9 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	81.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	2:17,3 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	24,9		(4,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	31,8 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	30 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,8)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,7)		
Bemerkung:	-		

B 10 Stuttgart/Hafen–Esslingen

Projekt

Nummer: BW5054
 Bautyp: 46BB
 Länge: 4,5 km
 Kosten: 30,7 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 70.700 Kfz/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 5.591 SV/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,9%

Verkehrsprognose 2015

DTV 81.000 Kfz/24h (5,0 Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 118 km/h
 DRZ: 2:17,3 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: 24,9 (4,6 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm (5,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 32,9 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 23 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 03 - hoher Konflikt (4,0)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,8)
 Bemerkung: -

B 10 Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8067	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,7 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	38,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	44.500 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.480 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	120 km/h		
DRZ:	0:51,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	5,3		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim		(3,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|---|
| • | Herausragende Verkehrsbelastung |
| • | Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung |
| • | Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung |
| • | Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	25,8 von 41,5
Rang nach Nutzen:	53 von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,1)
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,8)
Bemerkung:	-

B 10 Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen**Projekt**

Nummer: BW8066
 Bautyp: 46KB
 Länge: 1,4 km
 Kosten: 5,8 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 68.600 Kfz/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 5.740 SV/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 77.000 Kfz/24h (5,0 Bewertungspunkte)
 LOS: D (3,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 0:50,4 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

D Sehr hohe Belastung - Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Nutzen

NKV: 13,5 (2,5 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim (3,9 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- LOS D: Ständige Interaktion

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 30,2 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 35 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 03 - hoher Konflikt (3,6)
 Verkehrsschatten: 02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,5)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 91

B 10**B 10 Süßen/Ost–Gingen/Ost**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7603	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	B2
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	15 - Bauentwurf
Kosten:	24,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	22.700 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.634 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	23.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	4:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	6,1		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	05 - (B10) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	35,4 von 41,5
Rang nach Nutzen:	14 von 177
Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,3)
Bemerkung:	-

B 10 Verlegung in Enzweihingen**Projekt**

Nummer: BW6062
 Bautyp: 02KK
 Länge: 3,1 km
 Kosten: 24,6 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: B4
 Planungsstand: 11 - Vorentwurf genehmigt
 Fertigstellung: 2015-2025

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 13.800 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 3.105 SV/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 22,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 20.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:51,6 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,6 (0,5 Bewertungspunkte)
 URE: 01 - hohes Risiko (1,3 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 04 - (B10/B27) Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim (3,9 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 01 - Binnenhafen Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 03 - Nebenanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 20,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 85 von 177
 Konflikte: 1
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-1,5)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,3)
 Bemerkung: -

B 12 OU Großholzleute

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8069	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	2,9 km	Planungsstand:	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
Kosten:	4,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	9.700 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	902 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,3 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	9.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:44,4 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	4,9		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	10,5 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	159 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,7)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,8)		
Bemerkung:	-		

B 12 OU Isny (BW- + BY-Anteil)

Projekt

Nummer: BW8070
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,9 km
 Kosten: 28,2 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A1
 Planungsstand: 18 - fertiggestellt
 Fertigstellung: 2009

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 10.800 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 864 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,0 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 8.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:56,4 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,6 (0,5 Bewertungspunkte)
 URE: 01 - hohes Risiko (1,3 Bewertungspunkte)
 RWA: 03 - hohe Wirkung (2,5 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 04 - hohe Bedeutung (3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 15,4 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 114 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-3,1)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-1,4)
 Bemerkung: -

B 14 Backnang/West–Nellmersbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6071	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	B3
Länge:	7,5 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	98,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	20.100 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.268 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	27.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	6:25,7 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,2		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	28,4 von 41,5
Rang nach Nutzen:	42 von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,5)
Bemerkung:	-

B 14 Nellmersbach–Winnenden/Mitte

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	A1
Länge:	3,8 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	60,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2009
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	20.900 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.283 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	3:15,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Sehr hohe Verkehrsbelastung
 - Hohe Schwerverkehrsbelastung
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 14 OU Michelfeld

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8291	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	5,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	824 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:06,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	4,3		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	19,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	90 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,3)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,0)		
Bemerkung:	-		

B 14 OU Oppenweiler

Projekt

Nummer: BW8074
 Bautyp: 02KK
 Länge: 2,6 km
 Kosten: 23,2 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: B4
 Planungsstand: 11 - Vorentwurf genehmigt
 Fertigstellung: 2015-2025

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 18.100 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.428 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,9%

Verkehrsprognose 2015

DTV 14.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:33,6 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 5,2 (1,0 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 03 - mittlere Bedeutung (2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall (2,2 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - IFH Nebenanbindung (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 03 - Nebenanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 23,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 69 von 177
 Konflikte: 4
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-1,2)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-1,0)
 Bemerkung: -

B 14 OU Rietheim-Weilheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8075	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	6,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	857 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	15.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:42,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,7		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	01 - (B14) Rottweil - Tuttlingen		(0,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|---|
| • | Hohe Verkehrsbelastung |
| • | Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung |
| • | Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	17,8 von 41,5
Rang nach Nutzen:	97 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,1)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,4)
Bemerkung:	-

B 14 OU Spaichingen

Projekt

Nummer: BW7076
 Bautyp: 02KK
 Länge: 7,6 km
 Kosten: 20,6 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB*
 Priorität Land: C*
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 15.800 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 857 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 8.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 4:33,6 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 4,7 (0,9 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 00 - keine Wirkung (0,0 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 01 - (B14) Rottweil - Tuttlingen (0,6 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 9,7 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 166 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-0,8)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,6)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 101

B 14**B 14 Stuttgart-Südheimer Platz–Schattenring**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,2 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	5,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	37.200 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.511 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	4:24,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS**F Überlastet** - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 14 Verlegung bei Stockach

Projekt

Nummer: BW8077
 Bautyp: 02KK
 Länge: 6,3 km
 Kosten: 20,5 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 14.600 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.144 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 6.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 3:46,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,2 (0,4 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - (B313) Stockach - Meßkirch (0,4 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 00 - Anbindung MZ (0,3 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 03 - C III, optimal (3,1 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A III, optimal (3,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 9,9 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 164 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,2)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,5)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 103

B 14**B 14 Verlegung in Schwäbisch Hall**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	B3
Länge:	1,2 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	31,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	- Kfz/24h -		(- Bewertungspunkte)
SV 2005:	- SV/24h -		(- Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	- %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	-		(- Bewertungspunkte)
DRG:	- km/h		
DRZ:	- Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
-			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
-			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 14 Winnenden/Mitte–Winnenden/Süd**Projekt**

Nummer: -
 Bautyp: 04KB
 Länge: 1,5 km
 Kosten: 21,1 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A1
 Planungsstand: 18 - fertiggestellt
 Fertigstellung: 2006

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 23.800 Kfz/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.389 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: E (4,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 45 km/h
 DRZ: 2:00,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungsachse: 02 - (B14/B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall (2,2 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - IFH Nebenanbindung (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 01 - Binnenhafen Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 03 - Nebenanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 04 - überregionale Messe Nebenanbindung (3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 5
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 19 OU Bad Mergentheim**Projekt**

Nummer: BW8078
 Bautyp: 02KK
 Länge: 2,7 km
 Kosten: 6,9 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: B2
 Planungsstand: 17 - im Bau
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 14.600 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 891 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 6,1 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 10.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:37,2 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 6,3 (1,2 Bewertungspunkte)
 URE: 01 - hohes Risiko (1,3 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - (4,8 Bewertungspunkte)
 Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen
 (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz -
 Ulm/Neu-Ulm
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 16,1 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 109 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-2,1)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,9)
 Bemerkung: -

B 19 OU Gaildorf (nördl. Abschnitt)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8632	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	1,2 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	14,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.200 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	652 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,0 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:43,2 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	1,0		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	15,3 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	118 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,1)		
Bemerkung:	-		

B 19 OU Gaildorf (sö-Abschnitt)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8631	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	9,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	3.800 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	331 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	9.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:12,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	4,3		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	9,6 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	168 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,8)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,3)		
Bemerkung:	-		

B 19 OU Gaisbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8082	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	15 - Bauentwurf
Kosten:	16,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	17.000 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	935 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:02,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	6,0		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	13,0 von 41,5
Rang nach Nutzen:	138 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-3,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-2,3)
Bemerkung:	-

B 19 OU Schwäbisch Hall–Gelbingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8083	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	8,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.184 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,9%		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:46,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,9		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	12,7 von 41,5
Rang nach Nutzen:	143 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,5)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,0)
Bemerkung:	-

B 19 Verlegung in Herbrechtingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	1,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.306 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:22,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm		(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 27 AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7287	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	46BB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	8,2 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	26,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	77.800 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	3.954 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	58.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	4:10,2 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	6,6		(1,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B27) Stuttgart - Reutlingen/Tübingen		(2,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	05 - IFH Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	36,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	10 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,3)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (2,0)		
Bemerkung:	-		

B 27 Bad Friedrichshall–A 6

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7087	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C*
Länge:	4,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	25,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	29.600 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.733 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,9 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	38.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	8:36,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	10,7		(2,0 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B37) Heilbronn - Neckarsulm - Mosbach - Eberbach - Neckargemünd - Heidelberg		(3,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	21,1 von 41,5
Rang nach Nutzen:	83 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,4)
Bemerkung:	-

B 27 Balingen/Süd–Dotternhausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6506	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
Kosten:	21,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	16.000 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.820 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	13.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:36,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,0		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27) Villingen-Schwenningen - Rottweil - Balingen - Hechingen - Reutlingen/Tübingen		(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Hohe Verkehrsbelastung
 - Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	19,7 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	89 von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,4)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,3)		
Bemerkung:	-		

B 27 Donaueschingen–Hüfingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7088	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	B3
Länge:	5,4 km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	14,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.100 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.980 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	25.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	4:37,7 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	3,3		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B27) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen)		(1,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	17,9 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	94 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,8)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,8)		
Bemerkung:	-		

B 27 Nehren–Bodelshausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8507	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	B4
Länge:	6,9 km	Planungsstand:	11 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	42,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	30.100 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.197 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	9:12,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	3,1		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte			
•	Herausragende Verkehrsbelastung		
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung		
•	LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.		
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung		
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.		

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	25,1 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	59 von 177		
Konflikte:	5		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,1)		
Bemerkung:	-		

B 27 OU Jagstfeld

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8101	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	34,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	16.700 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.036 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,2 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	28.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	0:51,4 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.			
Nutzen			
NKV:	4,6		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B37) Heilbronn - Neckarsulm - Mosbach - Eberbach - Neckargemünd - Heidelberg		(3,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	17,9 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	95 von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,2)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,9)		
Bemerkung:	-		

B 27 OU Behla

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8608	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C5
Länge:	1,9 km	Planungsstand:	11 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	3,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	11.700 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.221 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:08,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,4		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B27) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen)		(1,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	14,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	131 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,3)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,9)		
Bemerkung:	-		

B 27 OU Hardheim

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8609	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,1 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	15,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	9.600 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	662 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,9 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:15,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	01 - (B27/B292/L532/K4178) Tauberbischofsheim - Walldürn/Hardheim - Buchen (Odenwald) - Adelsheim/Osterburken - Mosbach - Meckesheim		(1,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 27 OU Jestetten

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8092	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	3,9 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	5,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	12.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	407 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,3 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:20,4 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	5,8		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Angebaute Ortsdurchfahrt 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	13,8 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	133 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,3)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,3)		
Bemerkung:	-		

B 27 OU Neckarburken

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8093	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	9,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	11.900 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	714 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,0 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	9.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:54,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	1,7		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	01 - (B27/B292/L532/K4178) Tauberbischofsheim - Walldürn/Hardheim - Buchen (Odenwald) - Adelsheim/Osterburken - Mosbach - Meckesheim		(1,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	13,9 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	132 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,7)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8)		
Bemerkung:	-		

B 27 OU Neukirch

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6506	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,1 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	8,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.900 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.002 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,3 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	13.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:39,6 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	3,0		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B27) Villingen-Schwenningen - Rottweil - Balingen - Hechingen - Reutlingen/Tübingen		(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	19,7 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	89 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,4)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,6)		
Bemerkung:	-		

B 27 OU Offenau

Projekt

Nummer: BW8100
 Bautyp: 02KK
 Länge: 3,8 km
 Kosten: 20,2 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB*
 Priorität Land: C*
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 11.900 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 988 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,3 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 10.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:16,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 3,9 (0,7 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 00 - keine Wirkung (0,0 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 04 - (B27/B37) Heilbronn - Neckarsulm - Mosbach - Eberbach - Neckargemünd - Heidelberg (3,7 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 13,7 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 134 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-0,3)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,2)
 Bemerkung: -

B 27 OU Randen**Projekt**

Nummer: BW8608
 Bautyp: 02KK
 Länge: 1,5 km
 Kosten: 2,3 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: C5
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 11.700 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.221 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 10,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 11.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 0:54,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 3,4 (0,6 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 02 - (B27) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen) (1,9 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 14,0 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 131 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-1,3)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,9)
 Bemerkung: -

B 27 OU Schömberg

Projekt

Nummer: BW6506
 Bautyp: 02KK
 Länge: 3,8 km
 Kosten: 19,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB*
 Priorität Land: C*
 Planungsstand: 08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 16.000 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.820 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 11,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 13.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:16,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 3,0 (0,6 Bewertungspunkte)
 URE: 01 - hohes Risiko (1,3 Bewertungspunkte)
 RWA: 03 - hohe Wirkung (2,5 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 04 - hohe Bedeutung (3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 04 - (B27) Villingen-Schwenningen - Rottweil - Balingen - Hechingen - Reutlingen/Tübingen (3,6 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 01 - regionale Messe Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 19,7 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 89 von 177
 Konflikte: 4
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (0,4)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,3)
 Bemerkung: -

B 27 OU Zollhaus

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8608	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	7,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	11.700 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.221 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:36,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,4		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B27) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen)		(1,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	14,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	131 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,3)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,9)		
Bemerkung:	-		

B 27 Tübingen (Bläsibad)–Nehren

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	A1
Länge:	7,0 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	60,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	28.300 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.868 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	29.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	14:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herberingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 127

B 27**B 27 Tübingen–Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6105	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	B4
Länge:	3,5 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	133,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	28.300 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.868 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	29.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	7:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS**F Überlastet** - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	4,3		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herberlingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	01 - regionale Messe Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	26,5 von 41,5
Rang nach Nutzen:	48 von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,7)
Bemerkung:	-

B 28 OU Blaubeuren/Gerhausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8509	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,8 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	20,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.000 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	543 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,8 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	9.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:04,8 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	1,5		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - UZ-OZ		(1,5 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Angebaute Ortsdurchfahrt 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	13,4 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	137 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,6)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,4)		
Bemerkung:	-		

B 28 OU Blaustein**Projekt**

Nummer: BW8510
 Bautyp: 02KK
 Länge: 3,2 km
 Kosten: 48,4 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB ÖKO
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 14.100 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 802 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,7 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 9.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: B (1,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 80 km/h
 DRZ: 2:24,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen

NKV: 2,3 (0,4 Bewertungspunkte)
 URE: 00 - sehr hohes Risiko (0,0 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - UZ-OZ (1,5 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 03 - C III, optimal (3,1 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A III, optimal (3,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 10,0 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 163 von 177
 Konflikte: 1
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,2)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,3)
 Bemerkung: -

B 28 OU Feldstetten

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8285	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	3,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	5.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	545 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,1 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:12,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	2,3		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-UZ		(0,2 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Angebaute Ortsdurchfahrt 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	10,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	160 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,3)		
Bemerkung:	-		

B 28 OU Metzingen (1.BA Umfahrung Neuhausen)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	14,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	862 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	2:24,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (B10/B28/B313) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 28 OU Metzingen (2. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	37,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	22.500 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.073 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	4:32,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (B10/B28/B313) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Sehr hohe Verkehrsbelastung
 - Hohe Schwerverkehrsbelastung
 - LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 28 OU Oberkirch und Lautenbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	15 - Bauentwurf
Kosten:	36,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	580 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,9 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:36,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-UZ		(0,1 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 28 Verlegung bei Aach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8705	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	34,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	17.300 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.256 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	2:08,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:			(0,0 Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 28 Verlegung in Freudenstadt

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8118	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B5
Länge:	3,5 km	Planungsstand:	11 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	78,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	16.100 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	970 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	9.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:06,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,4		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	17,3 von 41,5
Rang nach Nutzen:	99 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,3)
Bemerkung:	-

B 28n Grünmettstetten–L 355a

Projekt

Nummer: BW8610
 Bautyp: 02KK
 Länge: 5,3 km
 Kosten: 18,4 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB*
 Priorität Land: C*
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 7.000 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 399 SV/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,7 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 11.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: - (- Bewertungspunkte)
 DRG: - km/h
 DRZ: - Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

-

Nutzen

NKV: 2,3 (0,4 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen (4,2 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

-

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 0
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 137

B 28n**B 28n OU Ergänzungen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	4,8 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	16,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.600 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	999 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,3 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:52,8 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 28n OU Horb am Neckar (kleine Lösung)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8610	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	3,8 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	6,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	2.300 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	86 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	-		(- Bewertungspunkte)
DRG:	- km/h		
DRZ:	- Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
-			

Nutzen			
NKV:	2,3		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
-			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

Lfd. Nr. 139

B 28n**B 28n OU Schopfloch**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8610	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	10,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	9.300 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	660 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,1 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	-		(- Bewertungspunkte)
DRG:	- km/h		
DRZ:	- Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
-			
Nutzen			
NKV:	2,3		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 28n Rottenburg -Tübingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	8,0 km	Planungsstand:	15 - Bauentwurf
Kosten:	20,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.100 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	661 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	4:48,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|---|
| • | Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung |
| • | Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 141

B 28n**B 28n Schopfloch–Grünmettstetten**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	6,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	7.200 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	479 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	-		(- Bewertungspunkte)
DRG:	- km/h		
DRZ:	- Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
-			

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
-			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 29 Böbingen–Mögglingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7611	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C5
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	13,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	17.000 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.792 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,5 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:58,8 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	7,5		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	26,6 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	47 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,1)		
Bemerkung:	-		

Lfd. Nr. 143

B 29**B 29 Essingen–Aalen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7611	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	B2
Länge:	3,6 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	17,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	30.100 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.644 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,8 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	7:12,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.			
Nutzen			
NKV:	7,5		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Herausragende Verkehrsbelastung • Herausragende Schwerverkehrsbelastung • LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	31,6 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	31 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,1)		
Bemerkung:	-		

B 29 Hussenhofen–Böbingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7611	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C6
Länge:	4,1 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	26,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.708 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:27,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	7,5		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Hohe Verkehrsbelastung
 - Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	26,6 von 41,5
Rang nach Nutzen:	47 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,1)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 145

B 29**B 29 Nordoststring Stuttgart**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6286	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	9,8 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	102,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	69.300 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.824 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	2,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	27.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	118 km/h		
DRZ:	4:59,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	4,9		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	19,8 von 41,5
Rang nach Nutzen:	88 von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,4)
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,1)
Bemerkung:	-

B 29 OU Mögglingen

Projekt

Nummer: -
 Bautyp: 04KB
 Länge: 6,9 km
 Kosten: 48,5 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A1
 Planungsstand: 14 - Planfestgestellt
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 17.000 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.792 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 10,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 4:08,4 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen) (2,5 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - IFH Nebenanbindung (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 01 - Binnenhafen Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 03 - Nebenanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 04 - überregionale Messe Nebenanbindung (3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 4
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 29 OU Pflaumloch

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8121	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	5,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	7.500 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.015 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	9.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:22,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	6,3		(1,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Schwerverkehrsbelastung
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	16,1 von 41,5
Rang nach Nutzen:	109 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,9)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,3)
Bemerkung:	-

B 29 OU Schwäbisch Gmünd (1. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	21,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2007
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	24.600 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.923 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	1:44,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 29 OU Schwäbisch Gmünd (2. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	84,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	16.000 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.620 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	2:13,7 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 29 OU Trochertelfingen bei Bopfingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8122	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,9 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	7.500 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.015 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,5 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	9.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:44,4 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	4,4		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	17,9 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	96 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,2)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,5)		
Bemerkung:	-		

B 29 Schwäbisch Gmünd–Hussenhofen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7611	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C6
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	11 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	18,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.600 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.623 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	1:43,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	7,5		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B29) Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	27,6 von 41,5
Rang nach Nutzen:	45 von 177
Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,1)
Bemerkung:	-

B 29a Aalen–Unterkochen, nach Abstufung B 19

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8120	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	5,0 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	19,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	Die Höchstbelastung wird nur am Aalener Dreieck erreicht.		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	30.100 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.644 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	10:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm		(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Herausragende Verkehrsbelastung
 - Herausragende Schwerverkehrsbelastung
 - LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 153

B 29a**B 29a OU Ebnat (w Ebnat–A 7), nach Abstufung B 19**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8120	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C5
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	4,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.800 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	385 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,4 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:12,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm		(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 30 Baidt (Egelsee)–Ravensburg/Eschach (BA 6)

Projekt

Nummer: BW6513
 Bautyp: 04KK
 Länge: 5,6 km
 Kosten: 44,4 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A2
 Planungsstand: 16 - Bauvorbereitung
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 25.500 Kfz/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.282 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,0 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 19.000 Kfz/24h (3,0 Bewertungspunkte)
 LOS: E (4,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 45 km/h
 DRZ: 7:28,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen

NKV: 3,9 (0,7 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 04 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten (3,6 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - B I, problematisch (4,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - GRF Hauptanbindung (3,8 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 35,7 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 12 von 177
 Konflikte: 4
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-0,7)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,6)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 155

B 30**B 30 Biberach (Jordanbad)–Hochdorf**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6512	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	19,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	17.500 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.729 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,9%		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	22.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	4:17,1 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	4,2		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B30) Ulm(/Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	34,6 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	19 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,2)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,9)		
Bemerkung:	-		

B 30 Hochdorf–Oberessendorf**Projekt**

Nummer: BW6512
 Bautyp: 24KB
 Länge: 4,8 km
 Kosten: 24,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 16.000 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.831 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 11,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 22.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 70 km/h
 DRZ: 4:06,9 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: 4,2 (0,8 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 04 - (B30) Ulm(/Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten (3,6 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - GRF Hauptanbindung (3,8 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 34,6 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 19 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 04 - sehr hoher Konflikt (4,2)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,9)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 157

B 30**B 30 Oberessendorf–Bad Waldsee**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6512	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,6 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	34,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	11.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.378 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	22.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	4:33,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	4,2		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	32,8 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	25 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (4,0)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,8)		
Bemerkung:	-		

B 30 OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)

Projekt

Nummer: BW6512
 Bautyp: 24KB
 Länge: 4,5 km
 Kosten: 22,5 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 11 - Vorentwurf genehmigt
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 10.700 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.264 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 11,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 22.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:42,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 4,2 (0,8 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 04 - (B30) Ulm(/Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten (3,6 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - GRF Hauptanbindung (3,8 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 32,6 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 27 von 177
 Konflikte: 1
 Prioritätskonflikt: 03 - hoher Konflikt (3,9)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,9)
 Bemerkung: -

B 30 OU Enzisreute

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6512	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	18,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	20.000 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.502 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	22.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	4:32,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	4,2		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	37,0 von 41,5
Rang nach Nutzen:	6 von 177
Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	04 - sehr hoher Konflikt (4,5)
Verkehrsschatten:	05 - herausragender Verkehrsschatten (5,0)
Bemerkung:	-

B 30 OU Gaisbeuren**Projekt**

Nummer: BW6512
 Bautyp: 04KB
 Länge: 5,4 km
 Kosten: 29,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 20.000 Kfz/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.502 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 22.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: E (4,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 45 km/h
 DRZ: 7:12,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen

NKV: 4,2 (0,8 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 04 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten (3,6 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - C I, besonders problematisch (4,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - GRF Hauptanbindung (3,8 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 37,0 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 6 von 177
 Konflikte: 5
 Prioritätskonflikt: 04 - sehr hoher Konflikt (4,5)
 Verkehrsschatten: 05 - herausragender Verkehrsschatten (5,0)
 Bemerkung: -

B 30 Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6513	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	B4
Länge:	11,0 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	47,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	18.700 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	567 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	19.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	14:40,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	3,9		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B30) Ulm/(Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	35,9 von 41,5
Rang nach Nutzen:	11 von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,3)
Bemerkung:	-

B 31 Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (1. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	8,0 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	26,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.415 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	6:51,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (B31/(B31a)) Freiburg im Breisgau - Breisach am Rhein (- Colmar)		(1,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 163

B 31**B 31 Breisach (Bgr. D/F)–AS Freiburg/Mitte (2. BA)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	11,6 km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	38,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.415 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,0 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	9:56,6 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B31/(B31a)) Freiburg im Breisgau - Breisach am Rhein (- Colmar)		(1,9 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 31 Döggingen–Hüfingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	18,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.072 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,6 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	4:17,1 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.			
Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	23,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	71 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,8)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,2)		
Bemerkung:	-		

Lfd. Nr. 165

B 31**B 31 Friedenweiler–Unadingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	12,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	31,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.048 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	10:32,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	23,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	71 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,8)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,2)		
Bemerkung:	-		

B 31 Friedrichshafen/Waggershausen–FN/B 30alt

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6151	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	C6
Länge:	2,5 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	26,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.200 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	448 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	1:52,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte
 -

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 167

B 31**B 31 Hinterzarten–Titisee**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	18,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.256 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	5:44,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	25,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	61 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,0)		
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,0)		
Bemerkung:	-		

B 31 Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	A2
Länge:	7,1 km	Planungsstand:	13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
Kosten:	63,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	18.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.720 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,3 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	6:05,1 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.			
Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	32,7 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	26 von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,1)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,9)		
Bemerkung:	-		

Lfd. Nr. 169

B 31**B 31 Kirchzarten–Buchenbach**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	6,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	18.900 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.938 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,3 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	2:34,3 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.			
Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	23,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	71 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,8)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,2)		
Bemerkung:	-		

B 31 Meersburg/West–Stetten

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	B4
Länge:	3,8 km	Planungsstand:	04 - Linienentwurf
Kosten:	21,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	24.900 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.512 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	7:36,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	35,3 von 41,5
Rang nach Nutzen:	15 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,2)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 171

B 31**B 31 Oberuhldingen–Meersburg/West**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	C6
Länge:	4,7 km	Planungsstand:	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
Kosten:	33,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	24.900 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.512 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	9:24,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS**F Überlastet** - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	35,1 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	17 von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,2)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,1)		
Bemerkung:	-		

B 31 OU Döggingen (2. BA)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	C6
Länge:	3,6 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	9,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.072 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	3:05,1 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 31 OU Eriskirch

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	5,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	22.700 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.803 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,9%		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	3:44,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B31/A96) Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Lindau (Bodensee) - Wangen im Allgäu - Leutkirch im Allgäu (- Memmingen)		(3,6 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 31 OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)

Projekt

Nummer: BW5514
 Bautyp: 02KK
 Länge: 5,8 km
 Kosten: 143,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB*
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 17.200 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 2.195 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 12,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 21.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 70 km/h
 DRZ: 4:58,3 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: 1,6 (0,3 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt -
 Donaueschingen - Villingen-Schwenningen (3,3 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - C I, besonders problematisch (4,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 23,4 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 70 von 177
 Konflikte: 4
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,8)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,6)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 175

B 31**B 31 OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02/24	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,8 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	143,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	17.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.195 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	4:58,3 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donauesschingen - Villingen-Schwenningen		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	23,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	71 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,8)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,2)		
Bemerkung:	-		

B 31 OU Freiburg-Ost (Freiburg–Kirchzarten)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	-
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	28,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2002
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	33.700 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.621 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	12:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Herausragende Verkehrsbelastung
 - Herausragende Schwerverkehrsbelastung
 - LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 31 OU Hinterzarten/Oberhöllsteig

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	118,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.256 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	5:44,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	25,2 von 41,5
Rang nach Nutzen:	56 von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,0)
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,7)
Bemerkung:	-

B 31 Stadttunnel Freiburg

Projekt

Nummer: BW8613
 Bautyp: 02KK
 Länge: 1,8 km
 Kosten: 120,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: C6
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 33.700 Kfz/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 2.621 SV/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 18.000 Kfz/24h (3,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 120 km/h
 DRZ: 0:54,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 1,3 (0,2 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - (3,3 Bewertungspunkte)
 Donaueschingen - Villingen-Schwenningen
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - C I, besonders problematisch (4,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - B I, problematisch (4,8 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 03 - Binnenhafen Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 21,2 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 82 von 177
 Konflikte: 4
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-0,4)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,4)
 Bemerkung: -

B 31 Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8613	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	C*
Länge:	1,8 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	100,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	33.700 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.621 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,8 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	18.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	2:24,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.			
Nutzen			
NKV:	1,3		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Herausragende Verkehrsbelastung • Herausragende Schwerverkehrsbelastung • LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch. • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	25,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	62 von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,9)		
Bemerkung:	-		

B 31 Stetten–Immenstaad

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	B4
Länge:	6,4 km	Planungsstand:	04 - Linienentwurf
Kosten:	38,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	18.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.720 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	5:29,1 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Hohe Verkehrsbelastung
 - Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	32,7 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	26 von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,1)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

B 31 Titisee–Friedenweiler

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5514	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,9 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	56,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.048 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,0 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	6:46,3 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.			
Nutzen			
NKV:	1,6		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B27/B31/B33) Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	03 - Binnenhafen Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	23,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	71 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,8)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,2)		
Bemerkung:	-		

B 31 Überlingen/Ost–Oberuhldingen**Projekt**

Nummer: BW6525
 Bautyp: 24KK
 Länge: 5,0 km
 Kosten: 33,8 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: C5
 Planungsstand: 08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 24.900 Kfz/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 2.512 SV/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 10,1 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 26.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: F (5,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 30 km/h
 DRZ: 10:00,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen

NKV: 5,6 (1,0 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 03 - hohe Wirkung (2,5 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 04 - hohe Bedeutung (3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten (2,2 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - GRF Hauptanbindung (3,8 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 35,3 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 15 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,3)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,8)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 183

B 31**B 31 Überlingen/West-Überlingen/Ost**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6525	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	12 - Planfeststellungsentwurf
Kosten:	22,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	16.300 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.718 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	26.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	2:49,7 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	5,6		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (A81/A98/B31) Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	05 - überregionale Messe Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	32,3 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	28 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,1)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

B 32 Neufra–Gammertingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8160	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,6 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	7,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	5.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	436 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	5.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:09,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	2,7		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-MZ		(0,4 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	7,9 von 41,5
Rang nach Nutzen:	176 von 177
Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (1,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,2)
Bemerkung:	-

B 32 OU Amtzell (2. BA - OU Geiselharz (Tunnel))

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	0,5 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	7,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.000 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	937 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:18,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte
-

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 32 OU Bad Saulgau (kleine Lösung)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8157	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	6,8 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	26,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.100 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	819 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,3 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	4:04,8 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	2,5		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	16,7 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	104 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (0,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

B 32 OU Boms

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8152	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,8 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	2,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.900 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	474 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,9 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	9.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:04,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	4,6		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	16,2 von 41,5
Rang nach Nutzen:	108 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (2,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,9)
Bemerkung:	-

B 32 OU Burladingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8153	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	7,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	7.500 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	555 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	5.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:24,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,9		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-MZ		(0,4 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	9,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	171 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,1)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,2)		
Bemerkung:	-		

B 32 OU Herbertingen mit Verlegung B 311

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	6,8 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	25,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	12.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.486 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	4:04,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|---|
| • | Hohe Schwerverkehrsbelastung |
| • | Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung |
| • | Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 32 OU Horb am Neckar

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8154	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	0,8 km	Planungsstand:	08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)
Kosten:	12,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	11.600 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	538 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:28,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,6		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	9,8 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	165 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,8)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,3)		
Bemerkung:	-		

B 32 OU Jungingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8155	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,8 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	12,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.137 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	13.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:16,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	4,0		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-MZ		(0,4 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt 			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	14,6 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	127 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,8)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,2)		
Bemerkung:	-		

B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6156	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	66,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	18.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.022 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	13.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	2:15,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	1,5		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	12,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	148 von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,5)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,3)		
Bemerkung:	-		

B 32 OU Staig

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8158	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,7 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	6,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	12.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	734 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,9 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	10.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:01,2 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	2,2		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	16,4 von 41,5
Rang nach Nutzen:	106 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (2,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,9)
Bemerkung:	-

B 32 Verlegung bei Blitzenreute

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8159	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,6 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	4,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	12.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	734 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,9 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	10.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:57,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	4,0		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	18,0 von 41,5
Rang nach Nutzen:	93 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (1,0)
Bemerkung:	-

B 33 A 5–Elgersweier

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7614	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	3,5 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	23,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.811 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,3 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	4:40,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung • LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 33 Allensbach/West–Konstanz (Landeplatz)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6161	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	B3
Länge:	9,6 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	136,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	27.600 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.892 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,9 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	12:48,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (A81/B27/B33) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - Konstanz		(3,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Sehr hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 Elgersweier–Gengenbach**Projekt**

Nummer: BW7614
 Bautyp: 24KB
 Länge: 5,8 km
 Kosten: 10,7 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB*
 Priorität Land: B*
 Planungsstand: 13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
 Fertigstellung: 2015-2025

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 19.400 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.811 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 9,3 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: E (4,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 45 km/h
 DRZ: 7:44,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungsachse: 03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen (3,1 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - IFH Nebenanbindung (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 01 - Binnenhafen Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 Gengenbach–Steinach

Projekt

Nummer: BW7614
 Bautyp: 24KB
 Länge: 10,0 km
 Kosten: 15,6 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 17.500 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.931 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 11,0 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 70 km/h
 DRZ: 8:34,3 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen (3,1 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - IFH Nebenanbindung (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 01 - Binnenhafen Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 Konstanz (Landeplatz)–westl. Rheinbrücke

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6161	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	A1
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	13,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	867 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	4:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (A81/B27/B33) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - Konstanz		(3,7 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 Konstanz-Rheinbrücke–Bgr. D/CH

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	A1
Länge:	1,3 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	23,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	867 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	1:44,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	04 - (B33) (Zürich -) Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 OU Gutach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8166	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,7 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	25,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	7.000 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	904 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,9 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:25,2 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	3,0		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	04 - geringes Risiko		(3,8 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	05 - herausragende Bedeutung		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	25,6 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	54 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,1)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,4)		
Bemerkung:	-		

B 33 OU Haslach

Projekt

Nummer: BW8167
 Bautyp: 02KK
 Länge: 3,1 km
 Kosten: 23,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: B5
 Planungsstand: 07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 19.800 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 2.248 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 11,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 16.000 Kfz/24h (3,0 Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 70 km/h
 DRZ: 2:39,4 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: 5,6 (1,0 Bewertungspunkte)
 URE: 01 - hohes Risiko (1,3 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen (3,1 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - C I, besonders problematisch (4,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 21,2 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 81 von 177
 Konflikte: 4
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-1,4)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-1,3)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 203

B 33**B 33 OU Hornberg**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,5 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	33,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	7.000 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	904 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,9 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:30,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B33) Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 33 Verlegung bei Meersburg (neuer Zubringer Fähre)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8630	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,2 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	22,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	3.900 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	123 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	4.000 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:43,2 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,4		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B33) (Zürich -) Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	10,1 von 41,5
Rang nach Nutzen:	162 von 177
Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,2)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,3)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 205

B 34**B 34 Bgr. CH/D-AS Gottmadingen/Bietingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	10,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2004
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	11.600 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	981 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:12,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte
-

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	0
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 34 OU Grenzach

Projekt

Nummer:	BW8630	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	10,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	Verbindungsfunktion übernehmen A98 (D) und N3 (CH)		

Priorität

Verkehrsbelastung

DTV 2005:	9.500 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	244 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	2,6 %		

Verkehrsprognose 2015

DTV	- Kfz/24h	(- Bewertungspunkte)
LOS:	A	(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h	
DRZ:	1:40,8 Min.	

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV:	-	(- Bewertungspunkte)
URE:	-	(- Bewertungspunkte)
RWA:	-	(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-	(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ	(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal	(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal	(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 34 OU Oberlauchringen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	15,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	Nachbewertung		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	12.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	669 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:02,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - ((A98)/B34) Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen)		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|---|
| • | Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung |
| • | Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 34 OU Wyhlen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8630	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	4,5 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	9,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	Verbindungsfunktion übernehmen A98 (D) und N3 (CH)		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	9.500 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	244 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	2,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:42,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
•	Angebaute Ortsdurchfahrt		

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 35 Bretten/Diedelsheim–OU Gölshausen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8172	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	24,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	16.400 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.658 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	16,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	18.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	3:41,1 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	4,5		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	01 - (B35) Bruchsal - Bretten - Mühlacker		(0,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	15,0 von 41,5
Rang nach Nutzen:	125 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8)
Bemerkung:	-

B 35 OU Bruchsal**Projekt**

Nummer: BW8174
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,0 km
 Kosten: 35,4 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB*
 Priorität Land: C*
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 16.300 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 2.327 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 14,3 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 10.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:24,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 3,5 (0,7 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 01 - (B35) Bruchsal - Bretten - Mühlacker (0,8 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 00 - Anbindung MZ (0,3 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 12,0 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 149 von 177
 Konflikte: 4
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-0,5)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,5)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 211

B 35**B 35 OU Helmsheim**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8173	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	8,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.900 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.167 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,6 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	18.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	0:45,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.			
Nutzen			
NKV:	6,7		(1,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	01 - (B35) Bruchsal - Bretten - Mühlacker		(0,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	16,3 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	107 von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (2,0)		
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,8)		
Bemerkung:	-		

B 36 OU Durmersheim und OU Bietigheim

Projekt

Nummer: -
 Bautyp: 02KK
 Länge: 9,7 km
 Kosten: 23,2 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: -
 Planungsstand: 18 - fertiggestellt
 Fertigstellung: 2006

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 18.100 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 703 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 3,9%

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 70 km/h
 DRZ: 8:18,9 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 05 - überregionale Messe Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 36 OU Graben-Neudorf

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	6,2 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	28,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2006
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.300 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	913 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:43,2 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|---|
| • | Hohe Verkehrsbelastung |
| • | Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung |
| • | Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 39 Lgr. RP/BW–L 722 Lusshof

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8288	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	19,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	27.100 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.517 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	2:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Herausragende Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 39 OU Ellhofen**Projekt**

Nummer: BW8615
 Bautyp: 02KK
 Länge: 1,3 km
 Kosten: 19,4 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 18.100 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.133 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 6,3 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: C (2,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 70 km/h
 DRZ: 1:06,9 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 00 - KLZ-UZ (0,1 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 03 - C III, optimal (3,1 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A III, optimal (3,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 39 OU Mühlhausen bei Wiesloch

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	4,1 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	16,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.900 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	757 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	3:04,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-UZ		(0,1 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 39 OU Willsbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8182	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	11,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.700 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	809 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	6.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:33,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,5		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - KLZ-UZ		(0,1 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	8,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	175 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (1,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,2)		
Bemerkung:	-		

B 290 Königshofen–Bad Mergentheim**Projekt**

Nummer: BW7188
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,7 km
 Kosten: 16,5 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 13.500 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 984 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,3 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 17.000 Kfz/24h (3,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:49,2 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 4,0 (0,7 Bewertungspunkte)
 URE: 01 - hohes Risiko (1,3 Bewertungspunkte)
 RWA: 04 - herausragende Wirkung (4,2 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 05 - herausragende Bedeutung (5,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - (4,8 Bewertungspunkte)
 Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen
 (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz -
 Ulm/Neu-Ulm
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 23,8 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 67 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 02 - mittlerer Konflikt (2,9)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,3)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 219

B 290**B 290 OU Blaufelden**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8183	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	4,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.700 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	629 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,4 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	4.000 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:51,6 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	5,4		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm		(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	15,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	122 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,5)		
Bemerkung:	-		

B 290 OU Königshofen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8617	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B5
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
Kosten:	8,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	984 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	14.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:33,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	5,3		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - sehr hohe Wirkung		(3,3 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm		(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	22,2 von 41,5
Rang nach Nutzen:	77 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,6)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 221

B 290**B 290 OU Rot am See**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8184	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,2 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	9,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	10.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	897 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	7.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:31,2 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,3		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm		(4,8 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	15,5 von 41,5
Rang nach Nutzen:	113 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8)
Bemerkung:	-

B 290 OU Wallhausen

Projekt

Nummer: BW8185
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,2 km
 Kosten: 7,3 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 8.700 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 740 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 8.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:31,2 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,6 (0,5 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 05 - (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506) Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm (4,8 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 15,7 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 110 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,9)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,9)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 223

B 292**B 292 OU Adelsheim und OU Osterburken**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	8,3 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	41,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	Anbindung MZ Mosbach an A 81.		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	5.300 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	236 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	4:58,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	01 - (B27/B292/L532/K4178) Tauberbischofsheim - Walldürn/Hardheim - Buchen (Odenwald) - Adelsheim/Osterburken - Mosbach - Meckesheim		(1,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-MZ		(0,4 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 293 N-OU Berghausen/OU Jöhlingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8519	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B*
Länge:	2,2 km	Planungsstand:	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
Kosten:	42,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.700 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	954 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:19,2 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	5,1		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B10/B293) Heilbronn - Bretten - Karlsruhe		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	16,9 von 41,5
Rang nach Nutzen:	102 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,0)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,4)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 225

B 293**B 293 OU Bretten/Gölshausen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	3,4 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	5,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	11.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.353 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:02,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B10/B293) Heilbronn - Bretten - Karlsruhe		(3,1 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|---|
| • | Hohe Schwerverkehrsbelastung |
| • | Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung |
| • | Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 294 OU Bauschlott

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8191	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	11 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	11,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	17.900 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	906 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:40,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,1		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Hohe Verkehrsbelastung
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	17,8 von 41,5
Rang nach Nutzen:	98 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,9)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,3)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 227

B 294**B 294 OU Elzach****Projekt**

Nummer: BW8192
 Bautyp: 02KK
 Länge: 2,8 km
 Kosten: 7,2 Mio. Euro
 Bemerkung: RWA-Pool-Projekt

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: B2
 Planungsstand: 17 - im Bau
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 14.500 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 830 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,7 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 8.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:40,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 4,9 (0,9 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 04 - herausragende Wirkung (4,2 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 05 - herausragende Bedeutung (5,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen (4,2 Bewertungspunkte)

Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 25,0 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 60 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-1,0)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,4)
 Bemerkung: -

B 294 OU Loßburg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8193	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	5,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	17,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	RWA-Pool-Projekt		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	4.700 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	527 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,7		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	20,4 von 41,5
Rang nach Nutzen:	86 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,2)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 229

B 294**B 294 OU Winden**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8194	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	4,9 km	Planungsstand:	14 - Planfestgestellt
Kosten:	27,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	RWA-Pool-Projekt		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	830 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	16.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	3:40,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	4,6		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	04 - herausragende Wirkung		(4,2 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	05 - herausragende Bedeutung		(5,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405) Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen		(4,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	28,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	43 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,6)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,3)		
Bemerkung:	-		

B 294 Südwesttangente Bretten

Projekt

Nummer: BW8195
 Bautyp: 02KK
 Länge: 2,7 km
 Kosten: 15,9 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 8.500 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 722 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 8.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:37,2 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,5 (0,5 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 12,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 144 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,5)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,7)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 231

B 296**B 296 Kernstadtentlastung Calw**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8635	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B5
Länge:	0,9 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	12,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.500 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	614 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,5 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	13.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:32,4 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	2,7		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-MZ		(0,4 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Angebaute Ortsdurchfahrt 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	11,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	154 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,7)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,6)		
Bemerkung:	-		

B 297 OU Lorch**Projekt**

Nummer: BW8123
 Bautyp: 02KK
 Länge: 1,0 km
 Kosten: 6,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A1
 Planungsstand: 17 - im Bau
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 8.300 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 620 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 7.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 0:36,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 5,2 (1,0 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 00 - keine Wirkung (0,0 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 00 - KLZ-UZ (0,1 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 03 - C III, optimal (3,1 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A III, optimal (3,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 8,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 174 von 177
 Konflikte: 1
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-4,0)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,9)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 233

B 297**B 297 OU Neckartailfingen (2. BA)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8201	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	4,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	17.100 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.632 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	21.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	1:07,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	1,8		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	14,3 von 41,5
Rang nach Nutzen:	130 von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,7)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,5)
Bemerkung:	-

B 298 OU Mutlangen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	9,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2005
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.600 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	862 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	2:13,7 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-MZ		(0,4 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 235

B 311**B 311 Ehingen/Stetten–Ehingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7619	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,2 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	30,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	11.100 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.386 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	14.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:07,2 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	2,1		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	25,9 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	52 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,1)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,7)		
Bemerkung:	-		

B 311 Ehingen–Gamerschwang

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7619	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	04KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,9 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	25,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	12.600 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.475 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	14.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:56,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	2,1		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	25,9 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	52 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,1)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,7)		
Bemerkung:	-		

Lfd. Nr. 237

B 311**B 311 OU Deppenhausen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7619	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,8 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	4,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	11.100 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.386 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,5 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	14.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:04,8 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	2,1		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	26,3 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	50 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,2)		
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,1)		
Bemerkung:	-		

B 311 OU Immendingen

Projekt

Nummer: BW8214
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,0 km
 Kosten: 16,9 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 9.400 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 802 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 9.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:24,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,8 (0,5 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 03 - mittlere Bedeutung (2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm) (4,3 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - C I, besonders problematisch (4,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 25,4 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 55 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 03 - hoher Konflikt (3,1)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,4)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 239

B 311**B 311 OU Neuhausen ob Eck****Projekt**

Nummer: BW8215
 Bautyp: 02KK
 Länge: 6,4 km
 Kosten: 17,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: B2
 Planungsstand: 15 - Bauentwurf
 Fertigstellung: 2015-2025

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 8.800 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.099 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 12,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 6.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 3:50,4 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,6 (0,5 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - (4,3 Bewertungspunkte)
 Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen -
 Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - C I, besonders problematisch (4,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 22,9 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 72 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-1,2)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,8)
 Bemerkung: -

B 311 OU Obermarchtal

Projekt

Nummer: BW7619
 Bautyp: 02KK
 Länge: 2,0 km
 Kosten: 3,9 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 8.600 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.209 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 14,1 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 14.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:12,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,1 (0,4 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 03 - mittlere Bedeutung (2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - (4,3 Bewertungspunkte)
 Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen -
 Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - C I, besonders problematisch (4,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 26,3 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 50 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 03 - hoher Konflikt (3,2)
 Verkehrsschatten: 02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,1)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 241

B 311**B 311 OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	8,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	Nachbewertung		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.300 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.385 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	16,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	12.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:48,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	7,4		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	24,8 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	63 von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (1,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,7)		
Bemerkung:	-		

B 311 OU Unlingen**Projekt**

Nummer: BW8220
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,0 km
 Kosten: 8,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: B3
 Planungsstand: 13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)
 Fertigstellung: 2015-2025

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 8.200 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.129 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 13,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 12.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:24,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 7,4 (1,4 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - (4,3 Bewertungspunkte)
 Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen -
 Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm)
 Verbindung: 03 - OZ-OZ (2,8 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 05 - C I, besonders problematisch (4,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 05 - A I, optimal (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 05 - Hauptanbindung (5,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 03 - regionale Messe Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 24,8 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 63 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-1,0)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,7)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 243

B 311**B 311 Querspange Erbach–Dellmensingen (B 30)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7703	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	7,6 km	Planungsstand:	12 - Planfeststellungsentwurf
Kosten:	27,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	16.500 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.674 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	7.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	4:33,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	2,3		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
•	Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
•	Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	22,0 von 41,5
Rang nach Nutzen:	78 von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,2)
Bemerkung:	-

B 311 Verlegung in Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	2,0 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	31,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.800 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.099 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,5 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:12,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B31/B33/B311) Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm)		(4,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - B I, problematisch		(4,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	05 - Hauptanbindung		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	03 - regionale Messe Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

Lfd. Nr. 245

B 311n**B 311n Sigmaringen (L 456)–Mengen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7221	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	26,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	10.800 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	371 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	4:30,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,2		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	16,6 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	105 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (2,0)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,9)		
Bemerkung:	-		

B 312 Metzingen–Metzingen/West**Projekt**

Nummer: BW8227
 Bautyp: 24KK
 Länge: 2,2 km
 Kosten: 14,1 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 21.400 Kfz/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.339 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 6,3 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 24.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: E (4,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 45 km/h
 DRZ: 2:56,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen

NKV: 3,4 (0,6 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 00 - keine Wirkung (0,0 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungsachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 17,2 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 100 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 02 - mittlerer Konflikt (2,1)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,4)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 247

B 312**B 312 OU Edenbachen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6226	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	3,0 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	7,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	7.000 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	844 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	10.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:48,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,4		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	03 - KRF Hauptanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	15,3 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	116 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,5)		
Bemerkung:	-		

B 312 OU Engstingen**Projekt**

Nummer: BW7230
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,1 km
 Kosten: 12,9 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 6.100 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 538 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 7.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:27,6 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 1,3 (0,2 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 03 - hohe Wirkung (2,5 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen) (3,3 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 15,6 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 111 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,9)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,8)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 249

B 312**B 312 OU Huldstetten**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8231	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,7 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	1,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	4.400 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	570 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,0 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	6.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:01,2 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	2,0		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	14,9 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	126 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,8)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8)		
Bemerkung:	-		

B 312 OU Ochsenhausen**Projekt**

Nummer: BW6226
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,6 km
 Kosten: 10,3 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB ÖKO
 Priorität Land: C5
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 9.100 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 799 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 10.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:45,6 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 3,4 (0,6 Bewertungspunkte)
 URE: 00 - sehr hohes Risiko (0,0 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen) (3,3 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 03 - KRF Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 15,3 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 116 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-1,2)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,5)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 251

B 312**B 312 OU Pfronstetten**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8232	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	3,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	4.400 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	570 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	13,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	7.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:33,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,5		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	15,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	123 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,8)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8)		
Bemerkung:	-		

B 312 OU Pfullingen bei Reutlingen (Tunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	4,6 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	12,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	22.000 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.136 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	6:08,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Sehr hohe Verkehrsbelastung
 - Hohe Schwerverkehrsbelastung
 - LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 253

B 312**B 312 OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A2
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	15 - Bauentwurf
Kosten:	70,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	35.500 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.886 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	120 km/h		
DRZ:	1:33,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Herausragende Verkehrsbelastung
 - Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 312 OU Ringschnait

Projekt

Nummer: BW6226
 Bautyp: 02KK
 Länge: 2,6 km
 Kosten: 4,8 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB ÖKO
 Priorität Land: C6
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 9.100 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 799 SV/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 10.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:33,6 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 3,4 (0,6 Bewertungspunkte)
 URE: 00 - sehr hohes Risiko (0,0 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen) (3,3 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 03 - KRF Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 15,3 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 116 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-1,2)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,5)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 255

B 312**B 312 OU Tigerfeld****Projekt**

Nummer: BW8233
 Bautyp: 02KK
 Länge: 1,8 km
 Kosten: 1,8 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 4.400 Kfz/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 570 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 13,0 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 6.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:04,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 3,8 (0,7 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen) (3,3 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 15,3 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 120 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,8)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,8)
 Bemerkung: -

B 312 OU Uttenweiler**Projekt**

Nummer: BW8234
 Bautyp: 02KK
 Länge: 3,1 km
 Kosten: 9,5 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A1
 Planungsstand: 18 - fertiggestellt
 Fertigstellung: 2008

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 9.700 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 521 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 5.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:51,6 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 1,1 (0,2 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen) (3,3 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 03 - KRF Hauptanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 15,2 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 124 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-3,2)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-1,4)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 257

B 312**B 312 OU Zwiefalten****Projekt**

Nummer: BW8235
 Bautyp: 02KK
 Länge: 1,8 km
 Kosten: 10,2 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 7.100 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 632 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,9%

Verkehrsprognose 2015

DTV 7.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:04,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 1,0 (0,2 Bewertungspunkte)
 URE: 00 - sehr hohes Risiko (0,0 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 03 - mittlere Bedeutung (2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen) (3,3 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 13,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 136 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,6)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,7)
 Bemerkung: -

B 312 Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6236	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	90,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	22.000 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.136 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,2 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	20.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	4:42,9 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Nutzen			
NKV:	3,4		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Sehr hohe Verkehrsbelastung
 - Hohe Schwerverkehrsbelastung
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	21,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	84 von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,5)		
Verkehrsschatten:	02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,3)		
Bemerkung:	-		

Lfd. Nr. 259

B 312**B 312 Wolfentalquerspange Biberach a. d. Riß**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8290	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,9 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	17,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	14.700 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	660 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,5 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	9.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:08,4 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	2,9		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	03 - (B312) Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen)		(3,3 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	9,7 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	167 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,5)		
Bemerkung:	-		

B 313 AS Wendlingen–Nürtingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	A1
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	7,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2008
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	32.000 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.395 SV/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	5:12,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	05 - (B10/B28/B313) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen		(5,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 261

B 313**B 313 Engstingen/Haid–Trochtelfingen****Projekt**

Nummer: BW6527
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,7 km
 Kosten: 17,3 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 6.300 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 446 SV/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,1 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 4.000 Kfz/24h (0,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:49,2 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,4 (0,4 Bewertungspunkte)
 URE: 00 - sehr hohes Risiko (0,0 Bewertungspunkte)
 RWA: 03 - hohe Wirkung (2,5 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 10,7 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 158 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,3)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,6)
 Bemerkung: -

B 313 Inneringen–Jungnau

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6527	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	7,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	18,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.300 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	446 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	4.000 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	4:30,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	2,4		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	10,7 von 41,5
Rang nach Nutzen:	158 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,3)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,6)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 263

B 313**B 313 OU Engelswies und Vilsingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8240	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,9 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	11,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.100 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	555 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	7.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:32,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,0		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	12,0 von 41,5
Rang nach Nutzen:	150 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,4)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,6)
Bemerkung:	-

B 313 OU Grafenberg

Projekt

Nummer: BW8242
 Bautyp: 02KK
 Länge: 1,9 km
 Kosten: 4,6 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: B3
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2015-2025

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 12.400 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 574 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 4,6 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 14.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:08,4 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 5,2 (1,0 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 03 - hohe Wirkung (2,5 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 04 - hohe Bedeutung (3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 05 - (B10/B28/B313) Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - (5,0 Bewertungspunkte)
 Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 01 - Binnenhafen Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 22,8 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 73 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-1,3)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,6)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 265

B 313**B 313 OU Großengstingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8521	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,6 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.700 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	433 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,5 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:09,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	2,8		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	15,2 von 41,5
Rang nach Nutzen:	121 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8)
Bemerkung:	-

B 313 OU Inneringen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW6527	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,7 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	8,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	3.300 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	232 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	4.000 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
LOS:	-		(- Bewertungspunkte)
DRG:	- km/h		
DRZ:	- Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
-			

Nutzen			
NKV:	2,4		(0,4 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

Lfd. Nr. 267

B 313**B 313 OU Krumbach**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8637	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	6,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	4.100 Kfz/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	490 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:30,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - (B313) Stockach - Meßkirch		(0,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 314 OU Grimmelshofen

Projekt

Nummer: BW8244
 Bautyp: 02KK
 Länge: 1,5 km
 Kosten: 17,1 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: B2
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2015-2025

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 8.700 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.638 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 18,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 11.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 0:54,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,7 (0,5 Bewertungspunkte)
 URE: 00 - sehr hohes Risiko (0,0 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 03 - mittlere Bedeutung (2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 00 - UZ-MZ (0,4 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 03 - C III, optimal (3,1 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A III, optimal (3,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 11,0 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 156 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-2,7)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-1,2)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 269

B 317**B 317 Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8246	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	0,6 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	11,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.100 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	286 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	2,2 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	7.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:21,6 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	4,0		(0,7 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - Anbindung OZ		(1,4 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)
Konflikte			
-			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	18,1 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	92 von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,2)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

B 317 Lörrach–Schopfheim

Projekt

Nummer: BW8247
 Bautyp: 24KK
 Länge: 6,8 km
 Kosten: 32,2 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 21.500 Kfz/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.206 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,6 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 24.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: E (4,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 45 km/h
 DRZ: 9:04,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen

NKV: 2,3 (0,4 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - IFH Nebenanbindung (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 01 - Binnenhafen Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 03 - Nebenanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 04 - überregionale Messe Nebenanbindung (3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 29,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 38 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 03 - hoher Konflikt (3,6)
 Verkehrsschatten: 02 - mittlerer Verkehrsschatten (2,4)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 271

B 317**B 317 Lörrach–Weil am Rhein**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	4,1 km	Planungsstand:	15 - Bauentwurf
Kosten:	21,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.000 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	408 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	2,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	5:28,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
E Überlastet - Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

- Konflikte**
- Hohe Verkehrsbelastung
 - LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.
 - Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
 - Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 317 OU Atzenbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8248	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,4 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	20,8 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.600 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	669 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,9%		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	11.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:50,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,8		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	26,1 von 41,5
Rang nach Nutzen:	51 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	03 - hoher Konflikt (3,1)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,4)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 273

B 317**B 317 OU Schönau im Schwarzwald**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8249	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	7,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.600 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	549 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:06,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	5,8		(1,1 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - IFH Nebenanbindung		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	01 - Binnenhafen Nebenanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	03 - Nebenanbindung		(2,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	04 - überregionale Messe Nebenanbindung		(3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	24,6 von 41,5
Rang nach Nutzen:	64 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (3,0)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,3)
Bemerkung:	-

B 317 Zell-Hausen

Projekt

Nummer: BW8250
 Bautyp: 02KK
 Länge: 3,5 km
 Kosten: 8,3 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 13.600 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 669 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 4,9%

Verkehrsprognose 2015

DTV 17.000 Kfz/24h (3,0 Bewertungspunkte)
 LOS: B (1,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 80 km/h
 DRZ: 2:37,5 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen

NKV: 16,1 (3,0 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 03 - mittlere Bedeutung (2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 04 - IFH Nebenanbindung (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 01 - Binnenhafen Nebenanbindung (1,3 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 03 - Nebenanbindung (2,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 04 - überregionale Messe Nebenanbindung (3,8 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 32,0 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 29 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 03 - hoher Konflikt (3,9)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,7)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 275

B 415**B 415 Verlegung Lahr–Lahr/Reichenbach**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7251	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	25,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	17.700 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	783 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	14.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	4:07,5 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	4,5		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung KLZ		(0,0 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	01 - SOF Hauptanbindung		(1,3 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	14,5 von 41,5
Rang nach Nutzen:	128 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,7)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8)
Bemerkung:	-

B 462 Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte**Projekt**

Nummer: BW8256
 Bautyp: 24KK
 Länge: 3,0 km
 Kosten: 42,2 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 31.500 Kfz/24h 05 - herausragende Belastung (5,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 2.150 SV/24h 04 - sehr hohe Belastung (4,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 6,8 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 28.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: F (5,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 30 km/h
 DRZ: 6:00,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen

NKV: 7,7 (1,4 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 02 - (A5/B462) Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt (2,2 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Herausragende Verkehrsbelastung
- Sehr hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 20,4 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 87 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 02 - mittlerer Konflikt (2,5)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,7)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 277

B 462**B 462 OU Dunningen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8253	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	6,3 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	18,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	13.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.273 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	12.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:46,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	4,5		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|---|
| • | Hohe Schwerverkehrsbelastung |
| • | Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung |
| • | Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	12,8 von 41,5
Rang nach Nutzen:	142 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,5)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,7)
Bemerkung:	-

B 462 OU Forbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8254	Priorität Bund:	WB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	2,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	23,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	693 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,8 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	7.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:30,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	1,5		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	00 - sehr hohes Risiko		(0,0 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (A5/B462) Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	12,5 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	145 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,5)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,7)		
Bemerkung:	-		

Lfd. Nr. 279

B 462**B 462 OU Schramberg****Projekt**

Nummer: BW8255
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,5 km
 Kosten: 50,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB*
 Priorität Land: C*
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 14.000 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.029 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 6.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:42,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,5 (0,5 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 11,4 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 152 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-0,6)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,4)
 Bemerkung: -

B 462 Verlegung in Baiersbronn**Projekt**

Nummer: BW8258
 Bautyp: 02KK
 Länge: 2,3 km
 Kosten: 21,3 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB*
 Priorität Land: C*
 Planungsstand: 09 - Vorentwurf
 Fertigstellung: 2025-2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 10.500 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 527 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,0 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 8.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:22,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 1,4 (0,3 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssache: 02 - (A5/B462) Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt (2,2 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 12,9 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 141 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (-0,4)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (-0,2)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 281

B 462**B 462 Verlegung in Schwarzenberg (Tunnel)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8259	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	0,3 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	5,9 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	5.000 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	636 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	12,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:10,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,8		(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	02 - (A5/B462) Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	12,9 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	139 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,4)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,2)		
Bemerkung:	-		

B 463 OU Bad Liebenzell (ortsnahe Umgehung)**Projekt**

Nummer: -
 Bautyp: 02KK
 Länge: - km
 Kosten: - Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 6.100 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 341 SV/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,6 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: - Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar (2,2 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 283

B 463**B 463 OU Lautlingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8261	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B3
Länge:	4,4 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	23,4 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.600 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.483 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	18.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	B		(1,0 Bewertungspunkte)
DRG:	80 km/h		
DRZ:	3:18,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen			
NKV:	7,7		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	03 - hohe Wirkung		(2,5 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	04 - hohe Bedeutung		(3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	04 - (B27/B32/B311n/B463) Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten		(4,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	03 - OZ-OZ		(2,8 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	05 - C I, besonders problematisch		(4,6 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	05 - A I, optimal		(5,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer oberzentralen Verbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	24,0 von 41,5
Rang nach Nutzen:	66 von 177
Konflikte:	4
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-1,0)
Bemerkung:	-

B 463 OU Unterreichenbach

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8262	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,9 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.600 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	518 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:08,4 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	3,4		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	03 - mittlere Bedeutung		(2,5 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	15,3 von 41,5
Rang nach Nutzen:	117 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 285

B 463**B 463 Verlegung bei Hirsau**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	1,1 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	2,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.000 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	387 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:39,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 463 Westtangente Pforzheim (1. BA, Arlingertunnel)**Projekt**

Nummer: -
 Bautyp: 02KK
 Länge: 3,2 km
 Kosten: 78,7 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A1
 Planungsstand: 14 - Planfestgestellt
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 8.600 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 518 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 6,0 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 1:55,2 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar (2,2 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 00 - Anbindung MZ (0,3 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 287

B 463**B 463 Westtangente Pforzheim (2. BA, Sonnenbergtunnel)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8263	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	2,5 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	47,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.600 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	518 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	15.000 Kfz/24h		(3,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:30,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	4,2		(0,8 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	02 - (B463) Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar		(2,2 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	15,4 von 41,5
Rang nach Nutzen:	115 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,1)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,1)
Bemerkung:	-

B 464 Böblingen–Holzgerlingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KB	Priorität Land:	-
Länge:	4,3 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	8,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	25.600 Kfz/24h	04 - sehr hohe Belastung	(4,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.097 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	F		(5,0 Bewertungspunkte)
DRG:	30 km/h		
DRZ:	8:36,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

F Überlastet - Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Sehr hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- LOS F: Die Straßenverkehrsanlage ist ständig überlastet.
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	5
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 289

B 464**B 464 n Holzgerlingen–s Holzgerlingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8264	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	24KK	Priorität Land:	B4
Länge:	3,1 km	Planungsstand:	11 - Vorentwurf genehmigt
Kosten:	12,0 Mio. Euro	Fertigstellung:	2015-2025
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	872 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	4,5 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	27.000 Kfz/24h		(4,0 Bewertungspunkte)
LOS:	-		(- Bewertungspunkte)
DRG:	- km/h		
DRZ:	- Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
-			
Nutzen			
NKV:	10,3		(1,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> Hohe Verkehrsbelastung 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 464 OU Reutlingen (Dietwegtrasse)

Projekt

Nummer: BW8265
 Bautyp: 02KK
 Länge: 2,5 km
 Kosten: 30,8 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 17.500 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 722 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 4,1 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 12.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 120 km/h
 DRZ: 1:15,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,8 (0,5 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 13,6 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 135 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,6)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,1)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 291

B 464**B 464 Renningen–Sindelfingen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	A1
Länge:	7,5 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	24,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.200 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	448 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	2,9 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	-		(- Bewertungspunkte)
DRG:	- km/h		
DRZ:	- Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
-			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	3		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 465 OU Altsteußlingen**Projekt**

Nummer: BW8266
 Bautyp: 02KK
 Länge: 1,3 km
 Kosten: 2,1 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 4.800 Kfz/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 571 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 11,9%

Verkehrsprognose 2015

DTV 6.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 0:46,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 1,2 (0,2 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 12,3 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 146 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,5)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,7)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 293

B 465**B 465 OU Bremelau**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	3,3 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	4,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	2004
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	5.200 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	610 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	11,7 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:58,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 465 OU Ehingen

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8208	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,2 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	10,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	502 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,8 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	6.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:55,2 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	3,3		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
-			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	11,2 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	153 von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,4)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

Lfd. Nr. 295

B 465**B 465 OU Ehingen/Berg**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,6 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	3,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2003
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	502 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:33,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 465 OU Ingerkingen**Projekt**

Nummer: BW8267
 Bautyp: 02KK
 Länge: 3,4 km
 Kosten: 5,4 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 5.600 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 482 SV/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 8,6 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 5.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:02,4 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 1,1 (0,2 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 12,2 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 147 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,5)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,7)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 297

B 465**B 465 OU Münsingen (2. BA)****Projekt**

Nummer: BW8268
 Bautyp: 02KK
 Länge: 3,8 km
 Kosten: 10,6 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 11.500 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 679 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,9%

Verkehrsprognose 2015

DTV 7.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:16,8 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 2,5 (0,5 Bewertungspunkte)
 URE: 01 - hohes Risiko (1,3 Bewertungspunkte)
 RWA: 00 - keine Wirkung (0,0 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 9,2 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 170 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,1)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,5)
 Bemerkung: -

B 465 OU Owen und Lenningen**Projekt**

Nummer: BW8511
 Bautyp: 02KK
 Länge: 9,0 km
 Kosten: 26,5 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB ÖKO
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 17.300 Kfz/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 1.115 SV/24h 03 - hohe Belastung (3,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 6,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 13.000 Kfz/24h (2,0 Bewertungspunkte)
 LOS: B (1,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 80 km/h
 DRZ: 6:45,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen

NKV: 5,2 (1,0 Bewertungspunkte)
 URE: 00 - sehr hohes Risiko (0,0 Bewertungspunkte)
 RWA: 03 - hohe Wirkung (2,5 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 04 - hohe Bedeutung (3,8 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 00 - KLZ-MZ (0,3 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 03 - C III, optimal (3,1 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A III, optimal (3,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Hohe Verkehrsbelastung
- Hohe Schwerverkehrsbelastung
- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 14,5 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 129 von 177
 Konflikte: 3
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,7)
 Verkehrsschatten: 01 - geringer Verkehrsschatten (1,2)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 299

B 465**B 465 OU Seeburg****Projekt**

Nummer: BW8269
 Bautyp: 02KK
 Länge: 1,0 km
 Kosten: 2,6 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 5.500 Kfz/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 413 SV/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 7,5 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 8.000 Kfz/24h (1,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 0:36,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 3,1 (0,6 Bewertungspunkte)
 URE: 00 - sehr hohes Risiko (0,0 Bewertungspunkte)
 RWA: 01 - geringe Wirkung (0,8 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 02 - MZ-OZ (1,7 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 10,1 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 161 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,2)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,5)
 Bemerkung: -

B 465 OU Sontheim und Weisel

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8270	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	2,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.400 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	502 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,8 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	6.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:36,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	4,6		(0,9 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	12,9 von 41,5
Rang nach Nutzen:	140 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,6)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,7)
Bemerkung:	-

Lfd. Nr. 301

B 465**B 465 OU Warthausen**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8524	Priorität Bund:	VB ÖKO
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C6
Länge:	1,9 km	Planungsstand:	07 - Umweltverträglichkeitsprüfung
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	7.900 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	394 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,0 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	3.000 Kfz/24h		(0,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:08,4 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	2,6		(0,5 Bewertungspunkte)
URE:	01 - hohes Risiko		(1,3 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	9,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	172 von 177		
Konflikte:	2		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-1,9)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,9)		
Bemerkung:	-		

B 465 Querspange Mettenberg

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8271	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	4,1 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	15,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	2007 Herausnahme aus dem BVWP, Planung läuft nun als L267.		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	10.300 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	884 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:27,6 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssache:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 303

B 465**B 465 Schorndorf–Göppingen****Projekt**

Nummer: BW6634
 Bautyp: 02KK
 Länge: 18,0 km
 Kosten: 46,0 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 4.600 Kfz/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 203 SV/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 4,4 %

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: - (- Bewertungspunkte)
 DRG: - km/h
 DRZ: - Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

-

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungsachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

B 466 OU Böhmenkirch

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8701	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	8,6 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	8.700 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	901 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,4 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:00,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 305

B 466**B 466 OU Donzdorf**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8272	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	3,5 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	11,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	7.700 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	778 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	10,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	12.000 Kfz/24h		(2,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	2:06,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	7,4		(1,4 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	02 - mittlere Wirkung		(1,7 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	15,3 von 41,5
Rang nach Nutzen:	119 von 177
Konflikte:	2
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,8)
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,8)
Bemerkung:	-

B 466 OU Heidenheim (Tunnel)

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	0,7 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	36,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	15.700 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	803 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	5,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	120 km/h		
DRZ:	0:21,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

- | Konflikte | |
|-----------|---|
| • | Hohe Verkehrsbelastung |
| • | Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung |
| • | Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. |

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 307

B 466**B 466 Süßen–w Donzdorf**

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B2
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	15 - Bauentwurf
Kosten:	11,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	17.800 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.109 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	6,2 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	C		(2,0 Bewertungspunkte)
DRG:	70 km/h		
DRZ:	2:24,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
C Hohe Belastung - Die individuelle Bewegungsfreiheit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.			
Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	02 - MZ-OZ		(1,7 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

B 467 Querspange Tett nang**Projekt**

Nummer: BW7638
 Bautyp: 02KK
 Länge: 5,1 km
 Kosten: 24,1 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 14.500 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 732 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,0 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 25.000 Kfz/24h (4,0 Bewertungspunkte)
 LOS: B (1,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 80 km/h
 DRZ: 3:49,5 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

B Mittlere Belastung - Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Nutzen

NKV: 5,8 (1,1 Bewertungspunkte)
 URE: 03 - mittleres Risiko (2,5 Bewertungspunkte)
 RWA: 02 - mittlere Wirkung (1,7 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 01 - geringe Bedeutung (1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 00 - Anbindung UZ (0,1 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 03 - C III, optimal (3,1 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A III, optimal (3,5 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 15,6 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 112 von 177
 Konflikte: 1
 Prioritätskonflikt: 01 - geringer Konflikt (1,9)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,4)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 309

B 492**B 492 OU Brenz**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8275	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	B4
Länge:	2,3 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	6,3 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.200 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	555 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	9.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:22,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	5,5		(1,0 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung		(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - (B492/L1167) Giengen an der Brenz (- Dillingen an der Donau)		(0,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	11,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	157 von 177		
Konflikte:	1		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-2,7)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (-0,6)		
Bemerkung:	-		

B 492 OU Hermaringen

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	-
Länge:	2,8 km	Planungsstand:	18 - fertiggestellt
Kosten:	10,2 Mio. Euro	Fertigstellung:	2005
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	6.200 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	555 SV/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	9,0 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	1:40,8 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - (B492/L1167) Giengen an der Brenz (- Dillingen an der Donau)		(0,4 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - UZ-MZ		(0,4 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	03 - C III, optimal		(3,1 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A III, optimal		(3,5 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Angebaute Ortsdurchfahrt

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	- von 41,5
Rang nach Nutzen:	- von 177
Konflikte:	1
Prioritätskonflikt:	- (-)
Verkehrsschatten:	- (-)
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 311

B 500**B 500 A 5–Landesgrenze**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW5032	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	24KB	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	5,8 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	79,5 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	19.100 Kfz/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	2.698 SV/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	14,1 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	31.000 Kfz/24h		(5,0 Bewertungspunkte)
LOS:	E		(4,0 Bewertungspunkte)
DRG:	45 km/h		
DRZ:	7:44,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS	
E Überlastet	- Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.

Nutzen		
NKV:	1,8	(0,3 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko	(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung	(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	01 - geringe Bedeutung	(1,3 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung		
Entwicklungssachse:	00 - keine	(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ	(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - A II, optimal	(4,4 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal	(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	04 - GRF Hauptanbindung	(3,8 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung	(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte	
•	Hohe Verkehrsbelastung
•	Herausragende Schwerverkehrsbelastung
•	LOS E: Die Kapazität ist erreicht, geringe Veränderungen der Einflussgrößen führen zum Verkehrszusammenbruch.

Zusammenfassung	
Gesamtnutzen:	22,6 von 41,5
Rang nach Nutzen:	74 von 177
Konflikte:	3
Prioritätskonflikt:	02 - mittlerer Konflikt (2,7)
Verkehrsschatten:	01 - geringer Verkehrsschatten (1,8)
Bemerkung:	-

B 500 OU Schönwald

Projekt

Nummer: BW8277
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,0 km
 Kosten: 14,9 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: WB ÖKO
 Priorität Land: kein Bedarf
 Planungsstand: 03 - ohne Planung
 Fertigstellung: nach 2035

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 4.200 Kfz/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 222 SV/24h 00 - niedrige Belastung (0,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 5,3 %

Verkehrsprognose 2015

DTV 4.000 Kfz/24h (0,0 Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:24,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: 1,9 (0,4 Bewertungspunkte)
 URE: 00 - sehr hohes Risiko (0,0 Bewertungspunkte)
 RWA: 00 - keine Wirkung (0,0 Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: 00 - keine Bedeutung (0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - A II, optimal (4,4 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: 5,7 von 41,5
 Rang nach Nutzen: 177 von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: 00 - kein Konflikt (0,7)
 Verkehrsschatten: 00 - kein Verkehrsschatten (0,3)
 Bemerkung: -

Lfd. Nr. 313

B 500**B 500 Tieferlegung in Häusern**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW8279	Priorität Bund:	WB
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	kein Bedarf
Länge:	1,0 km	Planungsstand:	03 - ohne Planung
Kosten:	8,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	nach 2035
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	5.600 Kfz/24h	01 - untere mittlere Belastung	(1,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	484 SV/24h	00 - niedrige Belastung	(0,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	8,6 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	0:36,0 Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS
A Geringe Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen			
NKV:	1,1		(0,2 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	01 - geringe Wirkung		(0,8 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	01 - MZ-MZ		(0,6 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte
-

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	9,3 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	169 von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	01 - geringer Konflikt (1,1)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

B 518 OU Wehr

Projekt

Nummer: -
 Bautyp: 02KK
 Länge: 4,0 km
 Kosten: 7,3 Mio. Euro
 Bemerkung: -

Priorität

Priorität Bund: VB
 Priorität Land: A1
 Planungsstand: 15 - Bauentwurf
 Fertigstellung: bis 2015

Verkehrsbelastung

DTV 2005: 13.500 Kfz/24h 02 - obere mittlere Belastung (2,0 Bewertungspunkte)
 SV 2005: 662 SV/24h 01 - untere mittlere Belastung (1,0 Bewertungspunkte)
 SV Anteil 2005: 4,9%

Verkehrsprognose 2015

DTV - Kfz/24h (- Bewertungspunkte)
 LOS: A (0,0 Bewertungspunkte)
 DRG: 100 km/h
 DRZ: 2:24,0 Min.

Verkehrsfluss 2015 nach HBS

A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Nutzen

NKV: - (- Bewertungspunkte)
 URE: - (- Bewertungspunkte)
 RWA: - (- Bewertungspunkte)
 Entlastung OD: - (- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung

Entwicklungssachse: 00 - keine (0,0 Bewertungspunkte)
 Verbindung: 01 - MZ-MZ (0,6 Bewertungspunkte)
 RAS-N IST: 04 - C II, problematisch (4,0 Bewertungspunkte)
 RAS-N SOLL: 04 - B II, optimal (4,2 Bewertungspunkte)
 Anbindung Flughafen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Häfen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung GVZ: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)
 Anbindung Messen: 00 - keine Anbindung (0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte

- Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung
- Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen.

Zusammenfassung

Gesamtnutzen: - von 41,5
 Rang nach Nutzen: - von 177
 Konflikte: 2
 Prioritätskonflikt: - (-)
 Verkehrsschatten: - (-)
 Bemerkung: Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.

Lfd. Nr. 315

B 523**B 523 Villingen–Schwenningen (2.BA)**

Projekt		Priorität	
Nummer:	BW7280	Priorität Bund:	WB*
Bautyp:	02KK	Priorität Land:	C*
Länge:	6,0 km	Planungsstand:	09 - Vorentwurf
Kosten:	16,1 Mio. Euro	Fertigstellung:	2025-2035
Bemerkung:	-		
Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	12.400 Kfz/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	897 SV/24h	02 - obere mittlere Belastung	(2,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	7,2 %		
Verkehrsprognose 2015			
DTV	8.000 Kfz/24h		(1,0 Bewertungspunkte)
LOS:	A		(0,0 Bewertungspunkte)
DRG:	100 km/h		
DRZ:	3:36,0 Min.		
Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
A Niedrige Belastung - Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.			
Nutzen			
NKV:	3,3		(0,6 Bewertungspunkte)
URE:	03 - mittleres Risiko		(2,5 Bewertungspunkte)
RWA:	00 - keine Wirkung		(0,0 Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	00 - keine Bedeutung		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindungswirkung			
Entwicklungssachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - B II, optimal		(4,2 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Konflikte			
-			
Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	9,0 von 41,5		
Rang nach Nutzen:	173 von 177		
Konflikte:	0		
Prioritätskonflikt:	00 - kein Konflikt (-0,9)		
Verkehrsschatten:	00 - kein Verkehrsschatten (0,0)		
Bemerkung:	-		

B 535 OU Schwetzingen/Plankstadt

Projekt		Priorität	
Nummer:	-	Priorität Bund:	VB
Bautyp:	04KK	Priorität Land:	A1
Länge:	6,1 km	Planungsstand:	17 - im Bau
Kosten:	61,7 Mio. Euro	Fertigstellung:	bis 2015
Bemerkung:	-		

Verkehrsbelastung			
DTV 2005:	32.900 Kfz/24h	05 - herausragende Belastung	(5,0 Bewertungspunkte)
SV 2005:	1.086 SV/24h	03 - hohe Belastung	(3,0 Bewertungspunkte)
SV Anteil 2005:	3,3 %		

Verkehrsprognose 2015			
DTV	- Kfz/24h		(- Bewertungspunkte)
LOS:	-		(- Bewertungspunkte)
DRG:	- km/h		
DRZ:	- Min.		

Verkehrsfluss 2015 nach HBS			
-			

Nutzen			
NKV:	-		(- Bewertungspunkte)
URE:	-		(- Bewertungspunkte)
RWA:	-		(- Bewertungspunkte)
Entlastung OD:	-		(- Bewertungspunkte)

Verbindungswirkung			
Entwicklungsachse:	00 - keine		(0,0 Bewertungspunkte)
Verbindung:	00 - Anbindung MZ		(0,3 Bewertungspunkte)
RAS-N IST:	04 - C II, problematisch		(4,0 Bewertungspunkte)
RAS-N SOLL:	04 - A II, optimal		(4,4 Bewertungspunkte)
Anbindung Flughafen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Häfen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung GVZ:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)
Anbindung Messen:	00 - keine Anbindung		(0,0 Bewertungspunkte)

Konflikte			
<ul style="list-style-type: none"> • Herausragende Verkehrsbelastung • Hohe Schwerverkehrsbelastung • Angebaute Ortsdurchfahrt einer überregionalen Straßenverbindung • Unzureichende Verbindung nach RAS-N. Die Straße kann ihre Aufgabe nicht richtig erfüllen. 			

Zusammenfassung			
Gesamtnutzen:	- von 41,5		
Rang nach Nutzen:	- von 177		
Konflikte:	4		
Prioritätskonflikt:	- (-)		
Verkehrsschatten:	- (-)		
Bemerkung:	Aufgrund fehlender Daten ist keine vollständige Bewertung möglich.		

Methodik

Ablauf der Bewertung

In die Bewertung und Gewichtung der einzelnen Bundesfernstraßenprojekte in Baden-Württemberg fließen Bewertungsergebnisse des Bundes mit ein. Dies sind:

- die Verkehrsprognose 2015,
- das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- die Umweltrisikoeinschätzung (URE),
- die Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) und
- die Entlastungswirkung auf Ortsdurchfahrten.

Diese Komponenten wurden vom Bund im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 zur Bewertung der einzelnen Maßnahmen erstellt und im Projektinformationssystem Straße (PRINS) veröffentlicht. Zur Zeit gibt es leider noch keine neueren Daten, diese werden bis 2011 zusammen mit einem neuen PRINS erwartet.

Die Bewertung beruht aber nicht nur auf denen vom Bund vorgegeben Komponenten, es werden auch weitere hinzugezogen. Insgesamt besteht die Bewertung aus folgenden Komponenten:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV),
- Schwerverkehr (SV),
- Verkehrsprognosen,
- Level Of Service (LOS) nach HCM 2000,
- Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (DRG),
- Durchschnittliche Reisezeit (DRZ),
- Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- Umweltrisikoeinschätzung (URE),
- Raumwirksamkeitsanalyse (RWA),
- Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten,
- Entwicklungsachsen,
- Verbindungswirkung,
- Verbindungsfunktion nach RAS-N,
- Anbindung Flughäfen,
- Anbindung Häfen,
- Anbindung Güterverkehrszentren und
- Anbindung von Messen.

In einem **ersten Schritt** werden die einzelnen Komponenten homogenisiert. Das heißt es wird eine Punkteskala von 0 bis 5 aufgestellt, so dass maximal 5 Punkte pro Komponente erreicht werden können. Eine Ausnahme bildet hier lediglich die Komponente "Verbindungswirkung", deren Punktezahl sich nach der Punktezahl der "Entwicklungsachsen" richtet, damit zum Beispiel die gleichwertige Verbindung unter Oberzentren bei beiden Komponenten mit der selben Punktezahl gewichtet wird.

In einem **zweiten Schritt** wird die Summe der erreichten Punkte der Komponenten ermittelt, wobei auch spezielle Regeln zum Einsatz kommen. Die Gesamtpunktezahl errechnet sich aus:

- der ermittelten Punktezahl der Verkehrsprognosen, die in 2005 erhobene Verkehrsmenge wird nicht beachtet,
- der ermittelten Punktezahl nach der Auslastung der Straßenverkehrsanlage in 2015 nach HCM 2000 und den entsprechenden Level Of Service (LOS) nach HCM 2000,
- der ermittelten Punktezahl beim Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV),
- der ermittelten Punktezahl bei der Umweltrisikoeinschätzung (URE), wobei eine niedrigere Punktezahl ein höheres Risiko darstellt,
- der ermittelten Punktezahl bei der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA),
- der ermittelten Punktezahl der Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten,
- die höhere ermittelte Punktezahl entweder bei der Komponente "Entwicklungsachse" oder "Verbindungswirkung",

- die ermittelte PunktezahI der Netzfunktion nach RAS-N sowie die Differenz der PunktezahI von RAS-N SOLL zu RAS-N IST, um ungenügende Verbindungen nach RAS-N zu gewichten,
- die ermittelte PunktezahI bei der Anbindungswirkung von Flughäfen,
- die ermittelte PunktezahI bei der Anbindungswirkung von Häfen,
- die ermittelte PunktezahI bei der Anbindungswirkung von Güterverkehrszentren und
- die ermittelte PunktezahI bei der Anbindungswirkung von Messen.

Die Summe ist der **Projektnutzen**. Durch die einheitliche Gewichtung trägt jede Komponente zu etwa 8,3% zum Gesamtnutzen bei. Da es bei diesem Vorgehen zu Mehrfachbewertungen kommt, zum Beispiel steckt die Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten bereits im Nutzen-Kosten-Verhältnis, allerdings die Bewertung bei allen Projekten gleich ist, kommt es zu keinen Verzerrungen.

In einem **dritten Schritt** werden die bestehenden **Nutzungskonflikte** anhand einer 5-Punkte-Skala ermittelt, wobei 0 für keine und 5 für herausragende Konflikte steht. Zu den Nutzungskonflikten werden gezählt:

- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Verkehrsmengen in 2005, wenn laut Prognosen das Verkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,
- hohe, sehr hohe und herausragende tägliche Schwerverkehrsmengen in 2005, wenn laut Prognosen das Schwerverkehrsaufkommen weiter steigen oder nicht stark fallen wird,
- der Verkehrsfluss, also der Level Of Service (LOS) nach HCM 2000, in 2015, sofern er D, E oder F beträgt also eine hohe, sehr hohe Belastung oder eine Überlastung und
- die bestehende Straßenfunktion nach RAS-N, wenn diese problematisch, besonders problematisch oder nicht vertretbar ist und sich voraussichtlich nicht ändern wird.

Die Verkehrsmenge spielt hierbei eine große Rolle. Mit RAS-N werden der bestehende Ausbauzustand sowie Ortsdurchfahrten entsprechend beachtet. Wichtig ist auch, dass ein Handlungsbedarf erkannt wurde. Dies ist allerdings bei allen Projekten der Fall, sonst befänden sie sich nicht im Bundesverkehrswegeplan.

In einem **vierten Schritt** werden die **Prioritätskonflikte** ermittelt. Dabei wird wieder eine 5-Punkte-Skala verwendet. Prioritätskonflikte sind Konflikte, die auftreten, wenn der tatsächliche Bedarf und die Priorität von Bund und Land auseinander gehen. Das heißt, besteht zum Beispiel für ein Projekt ein hoher Bedarf, der Bund stuft dieses allerdings in den Weiteren Bedarf ein, so entsteht ein Prioritätskonflikt. Der Prioritätskonflikt errechnet sich aus:

- der Priorität des Bundes (Vordringliche Bedarf, Weiterer Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht),
- der Priorität des Landes (A1, A2, B*, B2, B3, B4, B5, C*, C4, C5, C6 und "kein Bedarf") und
- des ermittelten Projektnutzens.

Je weiter Priorität und Nutzen auseinander gehen, desto höher ist der Prioritätskonflikt, wird ein negativer Wert ermittelt, so liegt die zugesicherte Priorität über dem tatsächlichen Bedarf, wobei ein negativer Wert bis Minus Eins noch im Rahmen liegt.

In einem **fünften** und letzten **Schritt** werden **Verkehrsschatten** berechnet. Bisher wurde als Verkehrsschatten bezeichnet, wenn sich jemand benachteiligt fühlte, da bei ihm nichts gebaut wird. Dies ist allerdings eine reine subjektive Empfindung. Deshalb werden in diesem Schritt Verkehrsschatten aus der Anzahl der ermittelten Nutzungskonflikte und dem Prioritätskonflikt berechnet. Wieder kommt eine 5-Punkte-Skala zum Einsatz, wobei von Verkehrsschatten erst bei einer errechneten PunktezahI von 2 oder höher gesprochen werden kann (mittlerer Verkehrsschatten.)

Nicht alle Projekte ließen sich abschließend nach dieser Methodik, aufgrund fehlender Daten, gewichten. Dies ist auch nicht bei allen Projekten notwendig, da die **Planungsstände** in den Ranglisten zusätzlich beachtet werden müssen, wenn sich diese in späten Planungsphasen befinden oder bereits im Bau sind. Unter dem Strich blieben lediglich 29 Projekte übrig, die nicht nach dieser Methodik bewertet werden konnten, dies allerdings notwendig gewesen wäre. Diese Projekte fließen in die Ranglisten der fünf Finanzierungsszenarien als zusätzliche Projekte mit ein. Für diese Projekte wurde eine erweiterte Analyse durchgeführt, welche die Rangfolge festlegt. Demnach sind Projekte vorrangig, die Hauptachsen betreffen, Orte entlasten oder verkehrliche Defizite vorliegen, jeweils entsprechend der Intensität. In einem weiteren Schritt wurden

diese Projekte so sortiert, dass Neubauten Vorrang vor Ausbauten haben. Auch wurden Projekte, die Orte entlasten, nach dem Anbaugrad in den Ortsdurchfahrten beachtet. Ein weiterer Gesichtspunkt waren die Projektkosten, manchmal konnten so spätere Projekte mit niedrigen Kosten vorgezogen werden, während dies bei kostenintensiven Projekten nicht möglich ist.

Auf den folgenden Seiten finden sich weitere Informationen zu den einzelnen Bewertungskomponenten.

Planungsstand

Grundsätzlich geben die Planungsstände an, wann welches Projekt realisiert wird. Allerdings sagt der Planungsstand nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus, weshalb auch der Projektnutzen beachtet werden muss.

Im Zuge der Erstellung der Finanzierungs-Ranglisten wurde so vorgegangen, dass Projekte in späten Planungsphasen, bei denen mindestens der Planfeststellungsentwurf begonnen wurde, ganz an den Anfang gestellt werden. In einem weiteren Schritt wurden alle Projekte vorgezogen, bei denen mindestens der Vorentwurf genehmigt ist und sich im Vordringlichen Bedarf befinden, sodass bis 2015 mit der Planfeststellung theoretisch zu rechnen ist. Des Weiteren wurden die sogenannten **RWA-Pool-Projekte** vorgezogen. Das sind Projekte für welche der Bund im Bundesverkehrswegeplan 2003 zusätzliche Mittel von knapp 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung stellt, welche in strukturschwachen Regionen gebaut werden, die sonst aufgrund geringer Wirtschaftlichkeit oder Raumwirksamkeit nicht verwirklicht werden könnten. Alle so festgelegten Projekte wurden anschließend absteigend nach Planungsstand und Nutzen geordnet. Das heißt nach "im Bau", "Bauvorbereitung", "Bauentwurf", "Planfestgestellt", "Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)", "Planfeststellungsentwurf" und "Vorentwurf genehmigt."

Die Projekte in früheren Planungsphasen wurden nach dem Projektnutzen neu sortiert, so dass die Projekte mit dem höchsten Nutzen ganz oben stehen. Diese Vorgehensweise trifft auch auf alle Projekte zu, bei denen der Vorentwurf genehmigt ist, sich allerdings nicht im Vordringlichen Bedarf oder auch nicht im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht befinden.

Die Neuordnung der Projekte in frühen Planungsphasen ist kein Problem, da es alleine bis mindestens 2020 dauern wird, bis alle Maßnahmen in späten Planungsphasen realisiert werden können. Die Neuordnung von Maßnahmen in späten Planungsphasen ist dagegen nur sehr schwer möglich. Zum einen verjähren Planfeststellungsbeschlüsse spätestens nach 10 Jahren, nach fünf Jahren müssen sie verlängert werden, damit sie nicht verfallen, zum anderen wurden für Projekte in späten Planungsphasen bereits erhebliche Mittel für die Planung aufgewendet, die verfallen würden, wenn die Planung eingestellt würde, da später möglicherweise eine komplette Neuplanung notwendig wäre.

Es wurden folgende Planungsphasen beachtet:

- **00 - Raumbezogene Prüfung**
- **01 - Bedarfsprüfung**
- **02 - Aufnahme in den Bedarfsplan**
- **03 - ohne Planung**
- **04 - Linienentwurf**
- **05 - Raumordnungsverfahren**
- **06 - Linienbestimmungsverfahren**
- **07 - Umweltverträglichkeitsprüfung**
- **08 - Linienbestimmung (§ 16 FStrG)**
- **09 - Vorentwurf**
- **10 - Vorentwurfgenehmigung**
- _____
- **11 - Vorentwurf genehmigt**
- _____
- **12 - Planfeststellungsentwurf**
- **13 - Planfeststellungsverfahren (§ 17 FStrG)**
- **14 - Planfestgestellt**
- **15 - Bauentwurf**
- **16 - Bauvorbereitung**
- **17 - im Bau**
- **18 - fertiggestellt**

Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (DTV)

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) gibt die Anzahl der Kraftfahrzeuge auf einem Straßenabschnitt in 24 Stunden im Durchschnitt aller Tage eines Jahres an. Da es sich nur um den Durchschnitt handelt, liegt die Verkehrsmenge an manchen Tagen darunter, an anderen darüber. Der DTV setzt sich nicht nur aus Pkw und Lkw zusammen, sondern aus allen motorisierten Fahrzeugen.

Die Bewertung der Verkehrsbelastung erfolgte anhand der in 2005 erhobenen Verkehrsstärken, wobei zwischen Bundesstraßen und Bundesautobahnen unterschieden wird.

Bundesstraßen

Verkehrsbelastung Bundesstraße		
[Kfz/24h]	[Anteil]	[Punkte - Klasse]
bis 4.900	19,9%	00 - niedrige Belastung
5.000-9.900	37,4%	01 - untere mittlere Belastung
10.000-14.900	21,7%	02 - obere mittlere Belastung
15.000-19.900	10,3%	03 - hohe Belastung
20.000-29.900	6,6%	04 - sehr hohe Belastung
ab 30.000	4,2%	05 - herausragende Belastung
Bundesschnitt: 9.200 Kfz/24h		

Spalte 1: DTV-Klasse bis Anzahl Kfz/24h (100er-Schritte)

Spalte 2: Anteil der Strecken in Deutschland mit dieser Belastung

Spalte 3: Punkte und Belastungsklassen

Methodik:

1. Für den DTV 2005 werden die Zahlen des jeweiligen Abschnitts verwendet.
2. Betrifft ein Projekt mehrere Abschnitte und sind Ortsdurchfahrten betroffen, so wird für den DTV 2005 zur Vereinfachung der höhere Wert angesetzt. Dies ist möglich, da in der Regel nur zwei Abschnitte betroffen sind und gegenüber Projekten mit nur einem Abschnitt eine Missachtung dieser Regel dazu führen kann, dass beispielsweise trotz eines höheren DTV, gegenüber einem Projekt mit niedrigerem DTV, ein niedrigerer Wert ausgewiesen würde und somit zum einen der DTV verfälscht würde und zum anderen ein Vergleich nicht mehr möglich wäre.
3. Betrifft ein Projekt mehrere Abschnitte und sind keine Ortsdurchfahrten betroffen, so gilt beim DTV 2005 der Mittelwert der Abschnitte, da in diesem Fall sich in der Regel der DTV der einzelnen Abschnitte nicht stark unterscheidet.
4. Betrifft ein Projekt einen Abschnitt, den es bis 2004 nicht gab, so wird für den DTV 2005 der Wert des Straßenabschnitts angesetzt, der durch den Neubau ersetzt wurde. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um eine Bundesautobahn, Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße oder einer Straße des weiter untergeordneten Netzes handelt.
5. War ein Abschnitt bis 2005 bereits fertiggestellt, so bezieht sich der DTV 2005 auf den fertiggestellten Abschnitt.
6. Ausschlaggebend ist die Prognose. Das heißt, der in 2005 erhobene DTV wurde nicht für die Berechnung des Projektnutzens herangezogen, er diente nur zur Ermittlung der vorhandenen Konflikte.
7. Der DTV wird auf volle 100 aufgerundet.

Bundesautobahnen

Verkehrsbelastung Bundesautobahn		
[Kfz/24h]	[Anteil]	[Punkte - Klasse]
bis 19.900	10,2%	00 - sehr niedrige Belastung
20.000-29.900	14,3%	01 - niedrige Belastung
30.000-49.900	28,7%	02 - untere mittlere Belastung
50.000-74.900	28,1%	03 - obere mittlere Belastung
75.000-99.900	13,4%	04 - hohe Belastung
ab 100.000	5,4%	05 - herausragende Belastung
Bundesschnitt: 47.700 Kfz/24h		

Spalte 1: DTV-Klasse bis Anzahl Kfz/24h (100er-Schritte)
Spalte 2: Anteil der Strecken in Deutschland mit dieser Belastung
Spalte 3: Punkte und Belastungsklassen

Methodik:

1. Für den DTV 2005 werden die Zahlen des jeweiligen Abschnitts verwendet.
2. Betrifft ein Projekt mehrere Abschnitte, so gilt beim DTV 2005 der Mittelwert der Abschnitte, da in der Regel zahlreiche Abschnitte betroffen sind und der DTV sich von Abschnitt zu Abschnitt in der Regel nicht stark ändert.
3. Betrifft ein Projekt einen Abschnitt, den es bis 2004 nicht gab, so wird für den DTV 2005 der Wert des Straßenabschnitts angesetzt, der durch den Neubau ersetzt wurde. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um eine Bundesautobahn, Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße oder einer Straße des weiter untergeordneten Netzes handelt.
4. War ein Abschnitt bis 2005 bereits fertiggestellt, so bezieht sich der DTV 2005 auf den fertiggestellten Abschnitt.
5. Ausschlaggebend ist die Prognose. Das heißt, der in 2005 erhobene DTV wurde nicht für die Berechnung des Projektnutzens herangezogen, er diente nur zur Ermittlung der vorhandenen Konflikte.
6. Der DTV wird auf volle 100 aufgerundet.

Schwerverkehr (SV)

Die durchschnittliche tägliche Schwerverkehrsbelastung (SV) gibt die Anzahl der schweren Kraftfahrzeuge ab 3,5 Tonnen in 24 Stunden im Durchschnitt aller Tage eines Jahres an. Da es sich nur um den Durchschnitt handelt, liegt die Menge des Schwerverkehrs an manchen Tagen darunter, vor allem am Wochenende sowie an Sonn- und Feiertagen, an anderen darüber. Der SV setzt sich aus allen schweren Fahrzeugen ab 3,5 Tonnen zusammen, dies sind vor allem Lkw, aber auch Busse.

Die Bewertung der Schwerverkehrsbelastung erfolgte anhand der in 2005 erhobenen Verkehrsstärken, wobei zwischen Bundesstraßen und Bundesautobahnen unterschieden wird.

Bundesstraßen

Schwerverkehrsbelastung Bundesstraße		
[Kfz/24h]	[Anteil]	[Punkte - Klasse]
Bis 499	36,1%	00 - niedrige Belastung
500-749	22,2%	01 - untere mittlere Belastung
750-999	14,6%	02 - obere mittlere Belastung
1.000-1.499	13,3%	03 - hohe Belastung
1.500-2.499	9,0%	04 - sehr hohe Belastung
ab 2.500	4,8%	05 - herausragende Belastung
Bundesdurchschnitt: 872 schwere Kfz/24h		

Spalte 1: DTV-SV-Klasse bis Anzahl Kfz/24h

Spalte 2: Anteil der Strecken in Deutschland mit dieser Belastung

Spalte 3: Punkte und Belastungsklassen

Methodik:

1. Für den DTV-SV 2005 werden die Zahlen des jeweiligen Abschnitts verwendet.
2. Betrifft ein Projekt mehrere Abschnitte und sind Ortsdurchfahrten betroffen, so wird für den DTV-SV 2005 zur Vereinfachung der höhere Wert angesetzt. Dies ist möglich, da in der Regel nur zwei Abschnitte betroffen sind und gegenüber Projekten mit nur einem Abschnitt eine Missachtung dieser Regel dazu führen kann, dass beispielsweise trotz eines höheren DTV-SV gegenüber einem Projekt mit niedrigerem DTV-SV, ein niedriger Wert ausgewiesen würde und somit zum einen der DTV-SV verfälscht würde und zum anderen ein Vergleich nicht mehr möglich wäre.
3. Betrifft ein Projekt mehrere Abschnitte und sind keine Ortsdurchfahrten betroffen, so gilt beim DTV-SV 2005 der Mittelwert der Abschnitte, da in diesem Fall sich in der Regel der DTV-SV der einzelnen Abschnitte nicht stark unterscheidet.
4. Betrifft ein Projekt einen Abschnitt, den es bis 2004 nicht gab, so wird für den DTV-SV 2005 der Wert des Straßenabschnitts angesetzt, der durch den Neubau ersetzt wurde. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um eine Bundesautobahn, Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße oder einer Straße des weiter untergeordneten Netzes handelt.
5. War ein Abschnitt bis 2005 bereits fertiggestellt, so bezieht sich der DTV-SV 2005 auf den fertiggestellten Abschnitt.
6. Ausschlaggebend ist die Prognose. Das heißt, der in 2005 erhobene DTV-SV wurde nicht für die Berechnung des Projektnutzens herangezogen, er diente nur zur Ermittlung der vorhandenen Konflikte.

Bundesautobahnen

Schwerverkehrsbelastung BAB		
[Kfz/24h]	[Anteil]	[Punkte - Klasse]
Bis 2.499	18,4%	00 - niedrige Belastung
2.500-4.999	25,4%	01 - untere mittlere Belastung
5.000-7.499	20,4%	02 - obere mittlere Belastung
7.500-9.999	15,2%	03 - hohe Belastung
10.000-15.000	17,4%	04 - sehr hohe Belastung
ab 15.001	3,2%	05 - herausragende Belastung
Bundesdurchschnitt: 6.423 schwere Kfz/24h		

Spalte 1: DTV-SV-Klasse bis Anzahl Kfz/24h

Spalte 2: Anteil der Strecken in Deutschland mit dieser Belastung

Spalte 3: Punkte und Belastungsklassen

Methodik:

1. Für den DTV-SV 2005 werden die Zahlen des jeweiligen Abschnitts verwendet.
2. Betrifft ein Projekt mehrere Abschnitte, so gilt beim DTV-SV 2005 der Mittelwert der Abschnitte, da in der Regel zahlreiche Abschnitte betroffen sind und der DTV-SV sich von Abschnitt zu Abschnitt in der Regel nicht stark ändert.
3. Betrifft ein Projekt einen Abschnitt, den es bis 2004 nicht gab, so wird für den DTV-SV 2005 der Wert des Straßenabschnitts angesetzt, der durch den Neubau ersetzt wurde. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um eine Bundesautobahn, Bundesstraße, Landesstraße, Kreisstraße oder einer Straße des weiter untergeordneten Netzes handelt.
4. War ein Abschnitt bis 2005 bereits fertiggestellt, so bezieht sich der DTV-SV 2005 auf den fertiggestellten Abschnitt.
5. Ausschlaggebend ist die Prognose. Das heißt, der in 2005 erhobene DTV-SV wurde nicht für die Berechnung des Projektnutzens herangezogen, er diente nur zur Ermittlung der vorhandenen Konflikte.

Verkehrsprognosen

Ausschlaggebend für die Verkehrsplanung sind Verkehrsprognosen, daher wurde bei der Berechnung der Projektnutzen nicht das in 2005 erhobene Verkehrsaufkommen herangezogen, sondern das prognostizierte Verkehrsaufkommen für 2015. Dies wurde den Unterlagen des Projektinformationssystems Straße (PRINS) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entnommen. Das nächste PRINS wird für 2011 erwartet, weshalb zur Zeit leider keine neueren Daten des Bundes vorliegen.

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen wurde mit einer 5-Punkte-Skala gewichtet. Dabei wurde zwischen Bundesstraßen und Bundesautobahnen unterschieden. Die Punktevergabe erfolgte mit der Methodik der Bewertung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens (DTV) und Schwerverkehrs (SV), wie sie auf den vorangegangenen Seiten nachzulesen ist.

Level Of Service (LOS) nach HCM 2000

Das Highway Capacity Manual 2000 (HCM 2000) wurde in den USA entwickelt und im Lauf der Jahre in zahlreichen Ländern übernommen. Es dient zur Verkehrsplanung und enthält unter anderem Abschnitte über die Auslastung von Straßen, welche mit sogenannten Level Of Service (LOS) ausgedrückt wird. Die LOS entsprechen dabei den amerikanischen Schulnoten von A-F und sind mit den deutschen Schulnoten 1-6 vergleichbar. Seit 2001 gibt es in Deutschland einen eigenen Standard, das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), das HCM wird in Deutschland grundsätzlich nicht mehr verwendet. Es ließ sich allerdings nicht vermeiden das HCM 2000, statt dem HBS zu verwenden, da das HBS nur auszugsweise zur Verfügung stand. Daher wurden die Auslastungen nach dem HCM 2000 berechnet, welches allerdings international anerkannt ist.

Die Einstufung eines Abschnitts in Level Of Service (LOS) erfolgte anhand der folgenden Tabelle. Ausschlaggebend war die für 2015 prognostizierte maßgebliche Verkehrsstärke (MSV), was in etwa der 30. höchste Jahresstunde entspricht, umgerechnet auf einen einzelnen Fahrstreifen:

Level Of Service (LOS) nach Highway Capacity Manual 2000 (HCM 2000)							
LOS	Land- und Bundesstraße			Autobahn oder mehrstreifige BStr			Belastung
	[km/h]	[km/h (Max)]	[KFZ/FS/h]	[km/h]	[km/h (Max)]	[KFZ/FS/h]	
A	≥90	100	0	120-101	120	0	Geringe Belastung
A	≥90	100	560	120-101	120	615	Niedrige Belastung
B	≥80	80	800	120-101	120	970	Mittlere Belastung
C	≥70	70	878	118-101	118	1.410	Hohe Belastung
D	≥60	60	1.080	112-99,6	100	1.840	Sehr hohe Belastung
E	≤60	45	1.080	85,7-95	86	2.055	Überlastet
F	Stau	30	1.400	Stau	30	2.300	Überlastet

Je höher der LOS, desto mehr Punkte wurden für die Wichtigkeit eines Projekts vergeben. Maximal konnten bei diesem Bewertungspunkt 5 Punkte erreicht werden. Die Punktevergabe wurde wie folgt festgelegt:

LOS	Punkte
A	0,0
B	1,0
C	2,0
D	3,0
E	4,0
F	5,0

Zusammen mit dem LOS ließ sich mit Hilfe des HCM auch die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (DRG) und durchschnittliche Reisezeit (DRZ) ermittelt, welche auf den folgenden Seiten kurz erläutert werden.

Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (DRG)

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit gibt die maximale von der Verkehrsdichte abhängige durchschnittliche Geschwindigkeit an. Sie wurde zusammen mit den LOS, siehe "Level Of Service (LOS) nach HCM 2000", ermittelt und dient nur zur Informationen. Da die LOS bereits beachtet werden, fließt die DRG nicht in die Projektbewertungen mit ein.

Da die DRG für 316 Projekte berechnet wurde, wurden zur Vereinfachung keine Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortsdurchfahrten oder auf den betreffenden Abschnitten beachtet. Die DRG gibt daher lediglich die maximale von der Verkehrsdichte mögliche Reisegeschwindigkeit in 2015 an.

Durchschnittliche Reisezeit (DRZ)

Die durchschnittliche Reisezeit gibt die durchschnittlich zu erwartende Reisezeit abhängig von der Verkehrsdichte an. Sie wurde zusammen mit den LOS, siehe "Level Of Service (LOS) nach HCM 2000", ermittelt und dient nur zur Information. Da die LOS bereits beachtet werden, fließt die DRZ nicht in die Projektbewertungen mit ein.

Da die DRZ für 316 Projekte berechnet wurde, wurden zur Vereinfachung keine Geschwindigkeitsbegrenzungen in Ortsdurchfahrten oder auf den betreffenden Abschnitten beachtet. Die DRZ gibt daher lediglich die maximale von der Verkehrsdichte mögliche Reisezeit in 2015 an.

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist das Ergebnis einer reinen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Es sagt daher alleine nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus, sondern nur über die Wirtschaftlichkeit. Damit ein Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, ist grundsätzlich ein NKV von mindestens 1,0 notwendig, Projekte die darunter liegen sind unwirtschaftlich.

Die Höhe des NKV sagt nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus, so kann zum Beispiel ein Projekt A bei einem NKV von 5,0 einen geringen verkehrlichen Nutzen haben und gleichzeitig ein Projekt B bei einem NKV von 1,2 einen sehr hohen verkehrlichen Nutzen haben, wenn bei Projekt B ein Tunnel mit im Spiel ist und damit die Baukosten besonders hoch sind gegenüber Projekt A.

Das NKV wurde als Bewertungskomponente zur Ermittlung der Projektnutzen herangezogen. Es können maximal 5 Punkte erreicht werden. Dabei wurde folgende Methodik angewandt:

1. Ermittlung des maximal NKV der Projektliste. Das sind alle bewerteten Projekte in Baden-Württemberg.
2. Umrechnung des NKV, so dass Stufen von 0 bis 5 entstehen. Dem Projekt mit dem höchsten NKV in Baden-Württemberg werden demnach 5,0 Punkte, dem mit dem geringsten NKV 0,0 Punkte zugewiesen.
3. Werden alle Projekte nach der ermittelten Punktezahl sortiert, so ergibt sich eine wirtschaftliche Rangliste der Projekte, die der Rangliste bei einer Sortierung nach NKV entsprechen muss.

Umweltrisikoeinschätzung (URE)

Zur Ermittlung der Umweltrisiken wird eine Umweltrisikoeinschätzung bereits bei der Aufstellung der Bedarfspläne durchgeführt. Dies kann in umfangreicher, aber auch in vereinfachter Form geschehen. Das Ergebnis dieser Untersuchung wird mit Risikostufen ausgedrückt. Da ein Umweltrisiko nie ausgeschlossen werden kann, hat jedes Projekt zumindest ein sehr geringes Risiko.

Das Ergebnis der vom Bund durchgeführten Umweltrisikoeinschätzung fließt in die Berechnung der Projektnutzen mit ein. Dabei können maximal 5 Punkte erreicht werden. Je höher das Umweltrisiko, desto weniger Punkte werden vergeben.

Die Punkte wurden nach folgendem Muster vergeben:

Punkte	Ergebnis URE
0,0	sehr hohes Risiko
1,3	hohes Risiko
2,5	mittleres Risiko
3,8	geringes Risiko
5,0	sehr geringes Risiko

Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)

Mit der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) wird die Wirksamkeit eines Projekts im Raum ermittelt. In erster Linie ergibt sich das Ergebnis der Raumwirksamkeitsanalyse aus der Verbesserung der Verbindungswirkung von zentralen Orten zusammen mit der Strukturschwäche im Raum, in zweiter Linie durch städtebauliche Effekte, vor allem durch Entlastung von Ortsdurchfahrten. Die Raumwirksamkeit ist dabei das Ergebnis der höher bewerteten Komponente, also entweder der Verbindungswirkung oder der Entlastungswirkung. Bisher werden nicht beide Komponenten beachtet, sondern nur diejenige mit der höheren Punktezahl, obwohl beide von Bedeutung sind.

Das Ergebnis der vom Bund durchgeführten Raumwirksamkeitsanalysen fließt mit in die Berechnung der Projektnutzen mit ein, wobei wiederum maximal 5 Punkte erreicht werden können.

Die Punkte wurden nach folgendem Muster vergeben:

Punkte	Ergebnis RWA
0,0	keine Wirkung
0,8	geringe Wirkung
1,7	mittlere Wirkung
2,5	hohe Wirkung
3,3	sehr hohe Wirkung
4,2	herausragende Wirkung
5,0	TEN Wirkung

Die maximale Punktezahl geht an Projekte mit transeuropäischer Netzwirkung (TEN Wirkung.) Da es in Baden-Württemberg kein Straßenprojekt mit dieser Wirkung gibt, wurde die maximale Punktezahl nicht vergeben.

Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten

Bestandteil der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) ist auch die Ermittlung der Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten.

Die ermittelte Entlastungswirkung auf Ortsdurchfahrten, die im Rahmen der Raumwirksamkeitsanalyse vom Bund durchgeführt wurde, fließen mit in die Berechnung der Projektnutzen mit ein, wobei wiederum maximal 5 Punkte erreicht werden können.

Die Punkte wurden nach folgendem Muster vergeben:

Punkte	Entlastungswirkung
0,0	keine Bedeutung
1,3	geringe Bedeutung
2,5	mittlere Bedeutung
3,8	hohe Bedeutung
5,0	herausragende Bedeutung

Entwicklungsachsen

Entwicklungsachsen sind in raumordnerischen Plänen festgelegte Korridore, unter anderem, zur Schaffung und Ergänzung von leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur zwischen den Städten, deren Anbindung an das Umland, sowie die Schaffung und Ergänzung von Versorgungsinfrastruktur, wie Einkaufsmärkte, Ärzte, Krankenhäuser,... Die Verkehrswege von Entwicklungsachsen sollen Verkehr bündeln, also auch von Nebenstrecken abziehen, zentrale Städte besser erreichbar machen sowie den wirtschaftlichen Austausch von Gütern erleichtern. Die dezentrale ländliche Siedlungsstruktur soll damit gestärkt werden, die Raumentwicklung ausgewogen verlaufen.

Der Landesentwicklungsplan 2002 (LEP 2002) des Landes Baden-Württemberg definiert Entwicklungsachsen wie folgt:

Plansatz 2.6.1: "Das System der Entwicklungsachsen soll als Netz leistungsfähiger, gebündelter Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur das zentralörtliche System ergänzen und durch die Förderung der räumlichen Verflechtungen und des Leistungsaustauschs zur Festigung der dezentralen Siedlungsstruktur und zu einer ausgewogenen Raumentwicklung beitragen."

Im Landesentwicklungsplan 2002 sind nachfolgende Entwicklungsachsen enthalten, die alle nach ihrer Bedeutung bewertet werden mussten:

- Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim,
- Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Heilbronn,
- Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall,
- Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen),
- Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm,
- Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen,
- Stuttgart - Reutlingen/Tübingen,
- Stuttgart - Böblingen/Sindelfingen - Herrenberg - Horb am Neckar - Rottweil - Villingen-Schwenningen,
- Stuttgart - Leonberg - Calw,
- Herrenberg - Nagold,
- Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg,
- Heilbronn - Neckarsulm - Mosbach - Eberbach - Neckargemünd - Heidelberg,
- Heilbronn - Neckarsulm - Adelsheim/Osterburken - Tauberbischofsheim (- Würzburg),
- Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen),
- Heilbronn - Bretten - Karlsruhe,
- Tauberbischofsheim - Walldürn/Hardheim - Buchen (Odenwald) - Adelsheim/Osterburken - Mosbach - Meckesheim,
- (Marktheidenfeld -) Wertheim (- Miltenberg),
- Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm,
- Giengen an der Brenz (- Dillingen an der Donau),
- Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim/(Ludwigshafen am Rhein),
- Karlsruhe - Bruchsal - Wiesloch/Walldorf - Heidelberg,
- Karlsruhe - Pforzheim,
- Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt,
- Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg,
- Karlsruhe (- Wörth am Rhein),
- Bruchsal - Bretten - Mühlacker,
- (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim (- Darmstadt),
- (Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim - Heidelberg,
- Heidelberg - Weinheim (- Darmstadt),
- Walldürn/Hardheim (- Miltenberg),
- Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar,
- Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen,
- Freiburg im Breisgau - Emmendingen - Lahr/Schwarzwald - Offenburg,

- Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen,
- Freiburg im Breisgau - Bad Krozingen/Staufen im Breisgau - Müllheim - Lörrach/ Weil am Rhein,
- Freiburg im Breisgau - Breisach am Rhein (- Colmar),
- Offenburg - Kehl (- Strasbourg),
- Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen,
- Villingen-Schwenningen - Rottweil - Balingen - Hechingen - Reutlingen/Tübingen,
- Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm(/Neu-Ulm),
- Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - Konstanz,
- Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen),
- Rottweil - Tuttlingen,
- (Zürich -) Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten,
- Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen),
- Lörrach/Weil am Rhein (- Basel),
- Singen (Hohentwiel) (- Schaffhausen - Zürich),
- Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten,
- Stockach - Meßkirch,
- Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen),
- Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten,
- Ulm(/Neu-Ulm) (- Günzburg/Leipheim),
- Ulm(/Neu-Ulm) (- Memmingen),
- Ulm(/Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten,
- Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Lindau (Bodensee) - Wangen im Allgäu - Leutkirch im Allgäu (- Memmingen).

Die Bewertung der Wichtigkeit jeder Entwicklungsachse erfolgte nach der Anzahl der verbundenen zentralen Orte nach ihrer Größe und Funktion, also nach Oberzentren, Mittelzentren und Unterzentren. Kleinzentren wurden bei der Bewertung der Verbindungsachsen nicht beachtet, allerdings bei der Komponente "**Verbindungswirkung**", auf die im nächsten Abschnitt eingegangen wird.

Oberzentren nach Landesentwicklungsplan 2002:

Plansatz 2.5.8: "Oberzentren sollen als Standorte großstädtischer Prägung die Versorgung eines Verflechtungsbereichs von mehreren hunderttausend Einwohnern (in der Regel die Region) mit hoch qualifizierten und spezialisierten Einrichtungen und Arbeitsplätzen gewährleisten.

Oberzentren sind die Landeshauptstadt Stuttgart sowie die Städte Heilbronn, Karlsruhe, Heidelberg, Mannheim(/Ludwigshafen am Rhein), Pforzheim, Freiburg im Breisgau, Offenburg, Villingen-Schwenningen, Konstanz, Lörrach/Weil am Rhein, Reutlingen/Tübingen, Ulm(/Neu-Ulm) und Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten.

Für den Verflechtungsbereich Region Ostwürttemberg sollen die Mittelzentren Aalen, Ellwangen (Jagst), Heidenheim an der Brenz und Schwäbisch Gmünd gemeinsam den Bedarf an oberzentralen Funktionen decken.

Das Mittelzentrum Baden-Baden soll oberzentrale Teilfunktionen in den Bereichen Tourismus (Kur- und Bäderwesen), Kultur, Kongresse und Medien wahrnehmen. Dabei soll eine enge Abstimmung mit dem Oberzentrum Karlsruhe und benachbarten Mittelzentren erfolgen."

Mittelzentren nach Landesentwicklungsplan 2002:

Plansatz 2.5.9: "Mittelzentren sollen als Standorte eines vielfältigen Angebots an höherwertigen Einrichtungen und Arbeitsplätzen so entwickelt werden, dass sie den gehobenen, spezialisierten Bedarf decken können. Mittelbereiche sollen im Ländlichen Raum mindestens 35.000 Einwohner umfassen.

Einzelne mittelzentrale Funktionen können in den Verdichtungsräumen auch von dem Mittelzentrum unmittelbar benachbarten Standorten wahrgenommen werden, wenn die Voraussetzungen dafür durch entsprechende Ausstattungsmerkmale gegeben sind, die mittelzentralen Einrichtungen in günstiger Lage gebündelt und die Funktionen des Mittelzentrums nicht beeinträchtigt werden.

Zur Stärkung und Unterstützung ihrer zentralörtlichen Aufgaben sind die Mittelzentren in ein leistungsfähiges Straßennetz einzubinden und als Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr auszugestalten. Sie sollen auch im Ländlichen Raum mehrmals täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus ihren Verflechtungsbereichen erreichbar sein.

In den Mittelbereichen ist auf eine mit den Versorgungs-, Arbeitsplatz- und Verkehrsangeboten abgestimmte Verteilung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie auf ausgewogene Raumfunktionen hinzuwirken."

Unterzentren nach Landesentwicklungsplan 2002:

Plansatz 2.5.10: "Unterzentren sollen als Standorte von Einrichtungen und Arbeitsplätzen so entwickelt werden, dass sie auch den qualifizierten, häufig wiederkehrenden Bedarf eines Verflechtungsbereichs der Grundversorgung decken können. Die Verflechtungsbereiche sollen im Ländlichen Raum mindestens 10.000 Einwohner umfassen."

Kleinzentren nach Landesentwicklungsplan 2002:

Plansatz 2.5.11: "Kleinzentren sollen als Standorte von zentralörtlichen Einrichtungen der Grundversorgung so entwickelt werden, dass sie den häufig wiederkehrenden überörtlichen Bedarf ihres Verflechtungsbereichs decken können. Die Verflechtungsbereiche sollen in der Regel mindestens 8.000 Einwohner umfassen."

In Verdichtungsräumen kann auf die Ausweisung von Kleinzentren wegen der engeren Netzdichte der Versorgungsstandorte und der daraus resultierenden Funktionsüberlagerungen verzichtet werden, wenn die Deckung des häufig wiederkehrenden überörtlichen Bedarfs ausreichend sichergestellt ist."

Zur Bewertung der Entwicklungsachsen wurden folgende Oberzentren, auch außerhalb Baden-Württembergs, beachtet:

- (Ansbach)
- (Aschaffenburg)
- (Basel)
- (Darmstadt)
- (Kempten im Allgäu)
- (Memmingen)
- (St. Gallen)
- (Strasbourg)
- (Würzburg)
- (Zürich)
- Freiburg im Breisgau
- Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten
- Heidelberg
- Heilbronn
- Karlsruhe
- Konstanz
- Lörrach/Weil am Rhein
- Mannheim(/Ludwigshafen am Rhein)
- Offenburg
- Pforzheim
- Stuttgart
- Tübingen/Reutlingen
- Ulm(/Neu-Ulm)
- Villingen-Schwenningen

Zur Bewertung der Entwicklungsachsen wurden folgende Mittelzentren, auch außerhalb Baden-Württembergs, beachtet:

- (Colmar)
- (Dillingen an der Donau)
- (Feuchtwangen)
- (Germersheim)
- (Günzburg)
- (Haguenau)
- (Landau (Pfalz))
- (Lindau (Bodensee))
- (Miltenberg)
- (Nördlingen)
- (Schaffhausen)
- (Speyer)
- (Wörth am Rhein)
- Aalen
- Achern
- Albstadt
- Backnang
- Bad Krozingen/Staufen im Breisgau
- Bad Mergentheim
- Bad Säckingen
- Bad Saulgau
- Bad Waldsee
- Bad Wildbad
- Baden-Baden
- Balingen
- Biberach an der Riß
- Bietigheim-Bissingen/Besigheim
- Blaubeuren/Laichingen
- Böblingen/Sindelfingen
- Breisach am Rhein
- Bretten
- Bruchsal
- Buchen (Odenwald)
- Bühl
- Calw
- Crailsheim
- Donaueschingen
- Eberbach
- Ehingen (Donau)
- Ellwangen (Jagst)
- Emmendingen
- Esslingen am Neckar
- Ettlingen
- Freudenstadt
- Gaggenau/Gernsbach
- Geislingen an der Steige
- Göppingen
- Haslach/Hausach/Wolfach
- Hechingen
- Heidenheim an der Brenz
- Herrenberg
- Horb am Neckar
- Kehl
- Kirchheim unter Teck
- Künzelsau

- Lahr/Schwarzwald
- Laupheim
- Leonberg
- Leutkirch im Allgäu
- Ludwigsburg/Kornwestheim
- Metzingen
- Mosbach
- Mühlacker
- Müllheim
- Münsingen
- Nagold
- Neckarsulm
- Nürtingen
- Öhringen
- Pfullendorf
- Radolfzell am Bodensee
- Rastatt
- Rheinfeldern (Baden)
- Riedlingen
- Rottenburg am Neckar
- Rottweil
- Schopfheim
- Schorndorf
- Schramberg
- Schwäbisch Gmünd
- Schwäbisch Hall
- Schwetzingen
- Sigmaringen
- Singen (Hohentwiel)
- Sinsheim
- Stockach
- Tauberbischofsheim
- Titisee-Neustadt
- Tuttlingen
- Überlingen
- Vaihingen an der Enz
- Waiblingen/Fellbach
- Waldkirch
- Waldshut-Tiengen
- Wangen im Allgäu
- Weinheim
- Wertheim
- Wiesloch/Walldorf

Zur Bewertung der Entwicklungsachsen wurden außerdem alle Unter- und Kleinzentren entsprechend beachtet, wenn diese in der Entwicklungsachse mit aufgeführt sind, werden aber aufgrund des enormen Umfangs nicht als Liste aufgeführt.

Bewertung

Die Bewertung der Entwicklungsachsen erfolgte nach folgendem Schema:

1. Ermittlung der Entwicklungsachsen sowie der zentralen Orte.
2. Die durch eine Entwicklungsachse angebotenen Ober-, Mittel- und Unterzentren wurden gezählt, mit Punkten gewichtet und die Summe addiert, sofern diese in der Entwicklungsachse mit aufgeführt sind. Unterzentren (rund 8.000 Einwohner) wurden mit einem Punkt gewichtet, Mittelzentren (rund 20.000 Einwohner) wurden mit 2,5 Punkten gewichtet, Oberzentren (rund 100.000 Einwohner) wurden mit 12,5

Methodik

Punkten gewichtet. Dabei bestimmt die Anzahl der Einwohner maßgeblich die Punktevergabe, da mehr Einwohner mehr Infrastruktur benötigen.

3. Anschließend wurde die Entwicklungsachse mit der maximalen Punktezahl ermittelt und alle Werte, bei allen Entwicklungsachsen, so umgerechnet, dass eine Maximalpunktezahl von 5 erreicht wird. Das heißt, die wichtigste Entwicklungsachse wird mit 5 Punkten bewertet, die unwichtigste mit 0,4.
4. Gehört ein Projekt keiner Entwicklungsachse an, so wurden 0 Punkte vergeben.
5. Das Ergebnis ist die verkehrliche Verbindungswirkung und damit Bedeutung der Entwicklungsachse im Vergleich der Anderen in Baden-Württemberg.

Die ermittelten Punkte fließen mit in die Berechnung der Projektnutzen ein. Da es auch Projekte gibt, die keinen Entwicklungsachsen angehören, fließen die ermittelten Punkte nur ein, sofern die ermittelten Punkte der Komponente "**Verbindungswirkung**" nicht höher liegen. Sind diese höher, so fließen diese anstelle der Komponente "**Entwicklungsachsen**" in die Projektbewertung mit ein. Maximal können 5 Punkte erreicht werden.

Die Bedeutung der Punkte wurde wie folgt festgelegt:

Punkte	Bedeutung der Entwicklungsachse
0,0	keine Bedeutung
1,0	geringe Bedeutung
2,0	mittlere Bedeutung
3,0	hohe Bedeutung
4,0	sehr hohe Bedeutung
5,0	herausragende Bedeutung

Die einzelnen Entwicklungsachsen wurden wie folgt nach Verbindungswirkung gewichtet und durch die entsprechenden Straßennummer ergänzt:

Punkte	Landesentwicklungsachse
5,0	Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Göppingen - Geislingen an der Steige - Ulm/Neu-Ulm (B10)
5,0	Stuttgart - Esslingen am Neckar - Plochingen - Nürtingen - Metzingen - Reutlingen/Tübingen (B10/B28/B313)
4,8	Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim - Crailsheim - Ellwangen (Jagst) - Aalen - Heidenheim an der Brenz - Giengen an der Brenz - Ulm/Neu-Ulm (A7/B10/B27/B19/B29/B290/L506)
4,4	Reutlingen/Tübingen - Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Mengen - Herbertingen - Bad Saulgau - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten (B27/B32/B311n/B463)
4,3	Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Tuttlingen - Meßkirch - Mengen - Herbertingen - Riedlingen - Ehingen (Donau) - Ulm/(Neu-Ulm) (B27/B31/B33/B311)
4,2	Freiburg im Breisgau - Waldkirch - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Freudenstadt - Horb am Neckar - Rottenburg am Neckar - Reutlingen/Tübingen (B28/(B28a)/B33/B294/L96/L404/L405)
4,2	(Zürich -) Konstanz - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten (B33)
3,9	Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Vaihingen an der Enz - Mühlacker - Pforzheim (B10/B27)

noch Tabelle Gewichtung Landesentwicklungsachsen

Punkte	Landesentwicklungsachse
3,9	Stuttgart - Böblingen/Sindelfingen - Herrenberg - Horb am Neckar - Rottweil - Villingen-Schwenningen (A81/B27)
3,9	Karlsruhe - Rastatt - Baden-Baden - Bühl - Achern - Offenburg (A5)
3,7	Heilbronn - Neckarsulm - Mosbach - Eberbach - Neckargemünd - Heidelberg (B27/B37)
3,7	Villingen-Schwenningen - Donaueschingen - Geisingen/Immendingen - Singen (Hohentwiel) - Radolfzell am Bodensee - Konstanz (A81/B27/B33)
3,6	Villingen-Schwenningen - Rottweil - Balingen - Hechingen - Reutlingen/Tübingen (B27)
3,6	Ulm(/Neu-Ulm) - Laupheim - Biberach an der Riß - Bad Waldsee - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten (B30)
3,6	Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten - Lindau (Bodensee) - Wangen im Allgäu - Leutkirch im Allgäu (- Memmingen) (B31/A96)
3,4	Heilbronn - Neckarsulm - Adelsheim/Osterburken - Tauberbischofsheim (- Würzburg) (A81)
3,3	Stuttgart - Ludwigsburg/Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen/Besigheim - Heilbronn (B27)
3,3	Karlsruhe - Bruchsal - Wiesloch/Walldorf - Heidelberg (A5)
3,3	Freiburg im Breisgau - Emmendingen - Lahr/Schwarzwald - Offenburg (A5)
3,3	Freiburg im Breisgau - Titisee-Neustadt - Donaueschingen - Villingen-Schwenningen (B27/B31/B33)
3,3	Freiburg im Breisgau - Bad Krozingen/Staufen im Breisgau - Müllheim - Lörrach/ Weil am Rhein (A5)
3,3	Reutlingen/Tübingen - Riedlingen - Biberach an der Riß (- Memmingen) (B312)
3,1	Heilbronn - Sinsheim - Meckesheim - Neckargemünd - Heidelberg (A6/B45/B37)
3,1	Heilbronn - Bretten - Karlsruhe (B10/B293)
3,1	Karlsruhe - Schwetzingen - Mannheim(/Ludwigshafen am Rhein) (A5/A6)
3,1	Heidelberg - Weinheim (- Darmstadt) (A5)
3,1	Offenburg - Kehl (- Strasbourg) (A5/B28)
3,1	Offenburg - Haslach im Kinzigtal/Hausach/Wolfach - Villingen-Schwenningen (B33)
2,8	Stuttgart - Reutlingen/Tübingen (B27)

Methodik

noch Tabelle Gewichtung Landesentwicklungsachsen

Punkte	Landesentwicklungsachse
2,8	Karlsruhe - Pforzheim (A8)
2,8	(Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim (- Darmstadt) (A6/A67)
2,8	(Ludwigshafen am Rhein/)Mannheim - Heidelberg (A656)
2,8	Lörrach/Weil am Rhein (- Basel) (A5)
2,8	Ulm(/Neu-Ulm) (- Memmingen) (A7)
2,5	Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen (- Nördlingen) (B29)
2,5	Heilbronn - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim (- Feuchtwangen) (A6)
2,5	Lörrach/Weil am Rhein - Rheinfelden (Baden) - Bad Säckingen - Waldshut-Tiengen (- Schaffhausen) (A98/B34)
2,2	Stuttgart - Waiblingen/Fellbach - Backnang - Schwäbisch Hall (B14/B29)
2,2	Karlsruhe - Rastatt - Gaggenau/Gernsbach - Freudenstadt (A5/B462)
2,2	Pforzheim - Calw - Nagold - Horb am Neckar (B463)
2,2	Singen (Hohentwiel) - Stockach - Überlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten (A81/A98/B31)
1,9	Stuttgart - Leonberg - Calw (B295/L1180)
1,9	Freiburg im Breisgau - Breisach am Rhein (- Colmar) (B31/(B31a))
1,9	Villingen-Schwenningen - Donaueschingen (- Schaffhausen) (B27)
1,9	Singen (Hohentwiel) (- Schaffhausen - Zürich) (A81)
1,7	Karlsruhe (- Wörth am Rhein) (A65/B10)
1,7	Ulm(/Neu-Ulm) (- Günzburg/Leipheim) (A8)
1,2	Tauberbischofsheim - Walldürn/Hardheim - Buchen (Odenwald) - Adelsheim/Osterburken - Mosbach - Meckesheim (B27/B292/L532/K4178)
0,8	Bruchsal - Bretten - Mühlacker (B35)
0,7	(Marktheidenfeld -) Wertheim (- Miltenberg) (L2310/St2310/St2315)

noch Tabelle Gewichtung Landesentwicklungsachsen

Punkte	Landesentwicklungsachse
0,6	Herrenberg - Nagold (B28)
0,6	Rottweil - Tuttlingen (B14)
0,4	Giengen an der Brenz (- Dillingen an der Donau) (B492/L1167)
0,4	Walldürn/Hardheim (- Miltenberg) (L518/L521)
0,4	Stockach - Meßkirch (B313)

Verbindungswirkung

Neben der Bewertung der Landesentwicklungsachsen wird auch die Verbindungswirkung zwischen bzw. zu zentralen Orten ermittelt und entsprechend gewichtet. Dies ist notwendig, da nicht alle Projekte auch Landesentwicklungsachsen angehören.

Da sich die Komponenten "**Landesentwicklungsachsen**" und "**Verbindungswirkung**" überlagern, wird nachfolgend nicht mehr darauf eingegangen welche zentralen Orte genau beachtet wurden und was zentrale Orte sind, dies kann bei der Komponente "**Landesentwicklungsachsen**" nachgelesen werden.

Die Methodik zur Bewertung der Verbindungswirkung sieht vor:

1. Punkte werden wie bei Landesentwicklungsachsen berechnet. Ist die Punktezahl höher so wird diese verwendet, ist sie geringer, wird die Punktezahl der Landesentwicklungsachse verwendet. Liegt keine Landesentwicklungsachse vor, wird die hier ermittelte Punktezahl verwendet.
2. Für Landesentwicklungsachsen werden Punkte für die Verbindungswirkung vergeben, ebenfalls werden Punkte auch für Verbindungsfunktionen außerhalb der Entwicklungsachsen vergeben.
3. Nur die höhere Punktezahl wird für die Verbindungsfunktion verwendet.
4. Die Punktevergabe richtet sich nach den selben Punkten, die bei Entwicklungsachsen für gleichwertige Verbindungen vergeben werden, während, sonst wie üblich, maximal 5 Punkte pro Bewertungskomponente vergeben werden können maximal 2,8 Punkte erreicht werden.
5. Anmerkung: Es ist bekannt, dass innerhalb von Entwicklungsachsen auch unterschiedlich hohe Prioritäten bestehen. Dies wird allerdings bereits mit den anderen Bewertungskomponenten beachtet, so dass bei einer weiteren Aufschlüsselung nur geringe Abweichungen entstünden. Daher ist eine weitere Aufschlüsselung nicht notwendig.

Anhand der Methodik wurden Punkte wie folgt vergeben:

Punkte	Verbindung
0,0	keine Wirkung
0,0	Anbindung KLZ (Kleinzentrum)
0,0	KLZ-KLZ
0,1	Anbindung UZ (Untertzentrum)
0,1	KLZ-UZ
0,2	UZ-UZ
0,3	Anbindung MZ (Mittelzentrum)
0,3	KLZ-MZ
0,4	UZ-MZ
0,6	MZ-MZ
1,4	Anbindung OZ (Oberzentrum)
1,4	KLZ-OZ
1,5	UZ-OZ
1,7	MZ-OZ
2,8	OZ-OZ

Die ermittelten Punkte fließen mit in die Berechnung der Projektnutzen ein. Da es auch Projekte gibt, die Entwicklungsachsen angehören und daher meist eine noch höhere Bedeutung haben, fließen die ermittelten Punkte nur ein, sofern die ermittelten Punkte der Komponente "**Entwicklungsachsen**" nicht höher liegen. Sind diese höher, so fließen diese anstelle der Komponente "**Verbindungswirkung**" in die Projektbewertung mit ein. Maximal können so 5 Punkte erreicht werden.

Verbindungsfunktion nach RAS-N

Die Richtlinien für die Anlage von Straßen mit dem Abschnitt Netzgestaltung (RAS-N) dienen als Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes. Der offizielle Name dieser technischen Richtlinie lautet "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes." Sie befasst sich hauptsächlich mit der Einteilung von Straßen in unterschiedliche Kategoriegruppen und Verbindungsfunktionsstufen.

Die ermittelten Verbindungsfunktionen fließen mit in den Projektnutzen ein. Maximal können 5 Punkte plus ein Bonus für unzureichende Verbindungen erreicht werden, wie nachfolgend genauer erläutert wird. Im Rahmen der Projektbewertung wurde die Einstufung nach RAS-N im Istzustand, wie auch im Sollzustand ermittelt. Die Einstufung erfolgte anhand der folgenden Matrix:

Kategorien- gruppe		außerhalb bebauter Gebiete	innerhalb bebauter Gebiete			
		anbaufrei		angebaut		
		Verbindung			Erschlie- bung	Aufenthalt
		A	B	C	D	E
großräumige Verbindung	I	A I	B I	C I		
überregionale/regionale Straßenverbindung	II	A II	B II	C II	D II	
zwischenkommune Straßenverbindung	III	A III	B III	C III	D III	E III
flächenerschließende Straßenverbindung	IV	A IV	B IV	C IV	D IV	E IV
untergeordnete Straßen- verbindung	V	A V	-	-	D V	E V
Wegverbindung	VI	A VI	-	-	-	E VI
		in der Regel nicht vorkom- mend				-
		problematisch				
		besonders problematisch				
		nicht vertretbar				

Dabei sind die Verbindungsfunktionsstufen nach RAS-N wie folgt festgelegt:

Verbindungsfunktionsstufe		Einstufungskriterien	
I	Großräumige Straßenverbindung	1	Verbindung zwischen Oberzentren.
		2	Verbindung zwischen zentralen Orten vergleichbarer Verkehrsbedeutung von Oberzentren.
II	Überregionale/regionale Straßenverbindung	1	Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren oder von innergemeindlichen Mittelzentren zu innergemeindlichen Oberzentren.
		2	Verbindung zwischen Mittelzentren, zwischen innergemeindlichen Mittelzentren oder zwischen Mittelzentren und innergemeindlichen Mittelzentren.
		3	Anbindung von Mittelzentren oder von innergemeindlichen Mittelzentren an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe I.
		4	Anbindung der Zentren großräumig bedeutsamer Erholungsgebiete an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe I.
		5	Anbindung von Verkehrsverknüpfungspunkten mit großräumig bedeutsamen Verkehrssystem, wie Flughäfen, Bahnhöfe für Fernverkehr, Seehäfen und Häfen an Wasserstraßen erster Ordnung, an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe I.
III	Zwischengemeindliche Straßenverbindung	1	Verbindung von Grundzentren, auch innergemeindlicher Grundzentren, zu Mittelzentren oder innergemeindlichen Mittelzentren.
		2	Verbindung zwischen Grundzentren, zwischen innergemeindlichen Grundzentren oder zwischen Grundzentren und innergemeindlichen Grundzentren.
		3	Anbindung von Grundzentren oder von innergemeindlichen Grundzentren an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe II oder höher.
		4	Anbindung der Zentren von überregionalen/regionalen Erholungsgebieten an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe II oder höher.
		5	Anbindung von Verknüpfungspunkten mit überregionalen/regionalen Verkehrssystem, wie Landeplätze, Häfen an Wasserstraßen zweiter und dritter Ordnung, Bahnhöfe für überregionalen Verkehr und Regionalverkehr, Park and Ride Anlagen, an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe II oder höher.
IV	Flächenerschließende Straßenverbindung	1	Verbindung von Gemeinden ohne Zentrenfunktion oder von Gemeindeteilen ohne Zentrenfunktion zu Grundzentren oder innergemeindlichen Grundzentren.
		2	Verbindung zwischen Gemeinden ohne Zentrenfunktion, zwischen Gemeindeteilen ohne Zentrenfunktion oder zwischen Gemeinden ohne Zentrenfunktion und Gemeindeteilen ohne Zentrenfunktion.
		3	Anbindung von Gemeinden ohne Zentrenfunktion oder von Gemeindeteilen ohne Zentrenfunktion an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe III oder höher.

		4	Anbindung der Zentren von Naherholungsgebieten an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe III oder höher.
		5	Anbindung von Verknüpfungspunkten mit örtlichen Verkehrssystem, wie Bahnhöfe, für den zwischenörtlichen Verkehr, Park and Ride Anlagen, Bike and Ride Anlagen, an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe III oder höher.
		6	Anbindung von punktuellen Verkehrserzeugern, wie Großsportanlagen, Messeplätze, Universitäten, Großbetriebe, an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe III oder höher.
V	Untergeordnete Straßenverkehrsverbindung	1	Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden oder zu Gemeindeteilen.
		2	Anbindung von Grundstücken zu Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV oder höher.
VI	Wegeverbindung	1	Anbindung von Grundstücken, auch beschränkt für den Anliegerverkehr, an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe V oder höher.

Auf einen weiteren Schritt, die Analyse und Ermittlung des Nutzungsprofils, wurde zur Vereinfachung weitgehend verzichtet und unterstellt, dass Bundesfernstraßen in erster Linie dem weiträumigen Verkehr dienen. Ist dies nicht gegeben, werden Bundesstraßen in der Regel zu Straßen des weiter unter geordneten Netzes abgestuft.

Probleme ergaben sich bei der Einstufung nur bei Ortsdurchfahrten, da in den RAS-N nur zwischen angebaut und anbaufrei unterschieden wird. Das Problem liegt darin, dass Straßen in Ortsdurchfahrten unterschiedlich stark angebaut sein können (Anbaugrad.) Ein weiteres Problem besteht darin, dass Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfernstraßen zwar nach § 5 Absatz 4 Bundesfernstraßengesetz bestimmt werden, allerdings schlussendlich von den Straßenbaubehörden festgelegt werden. Die Straßenbaubehörden legen hier gegenüber der eigentlichen gesetzlichen Regelung fest, was eine Ortsdurchfahrt ist und wie lange diese ist. Das heißt, dass nicht jede Straße, die durch einen Ort führt auch eine Ortsdurchfahrt ist. Zur Bewertung von Ortsdurchfahrten wurde deshalb folgendermaßen vorgegangen:

1. Ermittlung von Ortsdurchfahrten,
2. Analyse des Anbaugrades in Ortsdurchfahrten. Dabei wurde so vorgegangen, dass, wenn auch nur ein teilweiser Anbau vorliegt, die entsprechenden Projekte in die Kategorie C, statt in B eingestuft wurden. Dies war notwendig, da es auch anbaufreie Ortsdurchfahrten gibt, welche in die Kategorie B eingestuft werden und grundsätzlich nicht mit teilweise angebauten Ortsdurchfahrten verglichen werden können, allerdings ein Unterschied dennoch ersichtlich sein sollte.
3. Umstufung der Ortsdurchfahrten in Weilern, da diese verkehrsrechtlich keine Ortsdurchfahrten sind. Diese wurden in die Kategorie B aufgenommen, auch wenn diese zum Teil angebaut sind, allerdings nicht so umfangreich, wie in echten Ortsdurchfahrten.

Zur Bewertung der Bedeutung wurde in einem weiteren Schritt jeder Stufe Punkte entsprechend der Bedeutung als Funktion als Bundesfernstraße vergeben. Die Bemerkung bezieht sich dabei auf die jeweilige Funktion nach RAS-N, maximal können 5 Punkte erreicht werden:

Punktevergabe nach RAS-N Verbindungswirkung		
Punkte	Stufe	Bemerkung
5,0	A I	optimal
4,8	B I	problematisch
4,6	C I	besonders problematisch
4,4	A II	optimal

Methodik

4,2	B II	optimal
4,0	C II	problematisch
3,8	D II	besonders problematisch
3,5	A III	optimal
3,3	B III	optimal
3,1	C III	optimal
2,9	D III	problematisch
2,7	E III	besonders problematisch
2,5	A IV	optimal
2,3	B IV	optimal
2,1	C IV	optimal
1,9	D IV	optimal
1,7	E IV	problematisch
1,5	A V	optimal
1,3	B V	optimal
1,0	C V	optimal
0,8	D V	optimal
0,6	E V	optimal
0,4	A VI	optimal
0,2	E VI	optimal

Im letzten Schritt wurden die Bedeutungen der Straßenabschnitte anhand der ermittelten Punkte wie folgt definiert:

Punkte	Bedeutung
0,0	keine Bedeutung
1,3	geringe Bedeutung
2,5	mittlere Bedeutung
3,8	hohe Bedeutung
5,0	herausragende Bedeutung

Anhand dieser Vorgehensweise wurde für jedes Projekt die Einstufung nach RAS-N im Ist-, wie auch im Sollzustand ermittelt. Dabei können maximal 5 Punkte erreicht werden. Die entsprechenden Punkte des RAS-N Sollzustands fließen in die Berechnung des Projektnutzens mit ein, sowie die Differenz zwischen dem RAS-N Soll- und dem RAS-N Istzustand, wobei hier oft nur geringe Unterschiede bestehen. Damit sollen ungenügende Verbindungen stärker gewichtet werden, aber auch wenn durch den Neu- oder Ausbau sich die Verbindungsfunktion verschlechtert.

Anbindung Flughäfen

Flughäfen sind Start- und Landeplätze für Luftfahrzeugen mit dazugehöriger Infrastruktur. Auf Flughäfen findet regelmäßig kommerzieller Flugverkehr mit weiträumiger Verbindungswirkung statt. Flughäfen verfügen in Deutschland über einen sogenannten Bauschutzbereich und müssen von den Landesluftfahrtbehörden als Flughafen genehmigt werden. Flughäfen erfüllen einen höheren Sicherheitsstandard als einfache Flugplätze. Auf ihnen ist je nach Größe eine Flughafeninfrastruktur wie Hangars, Wartungseinrichtungen für Flugzeuge, Abfertigungsanlagen am Boden, Luftverkehrskontrolle und Serviceeinrichtungen für Passagiere, wie Restaurants, Lounges oder Sicherheitsdienste, vorhanden. In der Regel sind Flughäfen gut an das überregionale Verkehrsnetz angebunden.

In Baden-Württemberg sind ein Internationaler Großflughafen sowie zwei große Regionalflughäfen und ein Sonderflughafen vorhanden. Im Rahmen der Berechnung der Projektnutzen wurden auch diese wichtigsten Luftfahrtdrehkreuze im Land beachtet, sowie weitere außerhalb des Landes. Maximal konnte jedes Projekt 5 Punkte entsprechend der Anbindungsfunktion und der Bedeutung des jeweiligen Flughafens erreichen. Die ermittelten Punkte fließen mit in die Berechnung des Projektnutzens ein.



Es wurden folgende Flughäfen beachtet:

Flughafen	Flughäfen Funktion	Passagiere 2007
Frankfurt (Main)	international (IFH)	54.161.856
Stuttgart	international (IFH)	10.321.438
Baden-Baden	groß regional (GRF)	978.848
Friedrichshafen	groß regional (GRF)	655.689
Lahr	Sonderflughafen (SOF)	27.569
Memmingen	klein regional (KRF)	173.103
Euro-Airport Basel Mulhouse	international (IFH)	4.270.000
Strasbourg	international (IFH)	1.733.050

Die Methodik sieht vor:

1. Als Hauptanbindung werden Verbindungen festgelegt, die direkt an einen Flughafen anschließen oder so nahe wie möglich über das Bundesfernstraßennetz zu diesem führen.
2. Als Nebenanbindung werden Verbindungen festgelegt, welche einen Flughafen, neben den Hauptverbindungen, erreichbar machen und mindestens an ein Mittelzentrum oder Straßen der Verbin-

Methodik

dungsfunktionsstufe II oder höher anschließen.

3. Es werden nur bedeutende Flughäfen beachtet. Das sind Flughäfen, welche international oder national anerkannt sind. Landeplätze werden aufgrund des geringen Passagieraufkommens oder geringen Luftgüterverkehrs nicht beachtet.
4. Es ist die Bedeutung der Verbindungen nach RAS-N zu beachten.

Für die Verbindungswirkung wurden folgende Punkte vergeben:

Punkte	Verbindungsfunktion
0,0	keine Anbindung
0,6	SOF Nebenanbindung
1,3	SOF Hauptanbindung
1,9	KRF Nebenanbindung
2,5	KRF Hauptanbindung
3,1	GRF Nebenanbindung
3,8	GRF Hauptanbindung
4,4	IFH Nebenanbindung
5,0	IFH Hauptanbindung

SOF = Sonderflughafen

KRF = kleiner Regionalf Flughafen

GRF = großer Regionalf Flughafen

IFH = internationaler Flughafen

Den Punkten wurden folgende Bedeutungen zugeordnet:

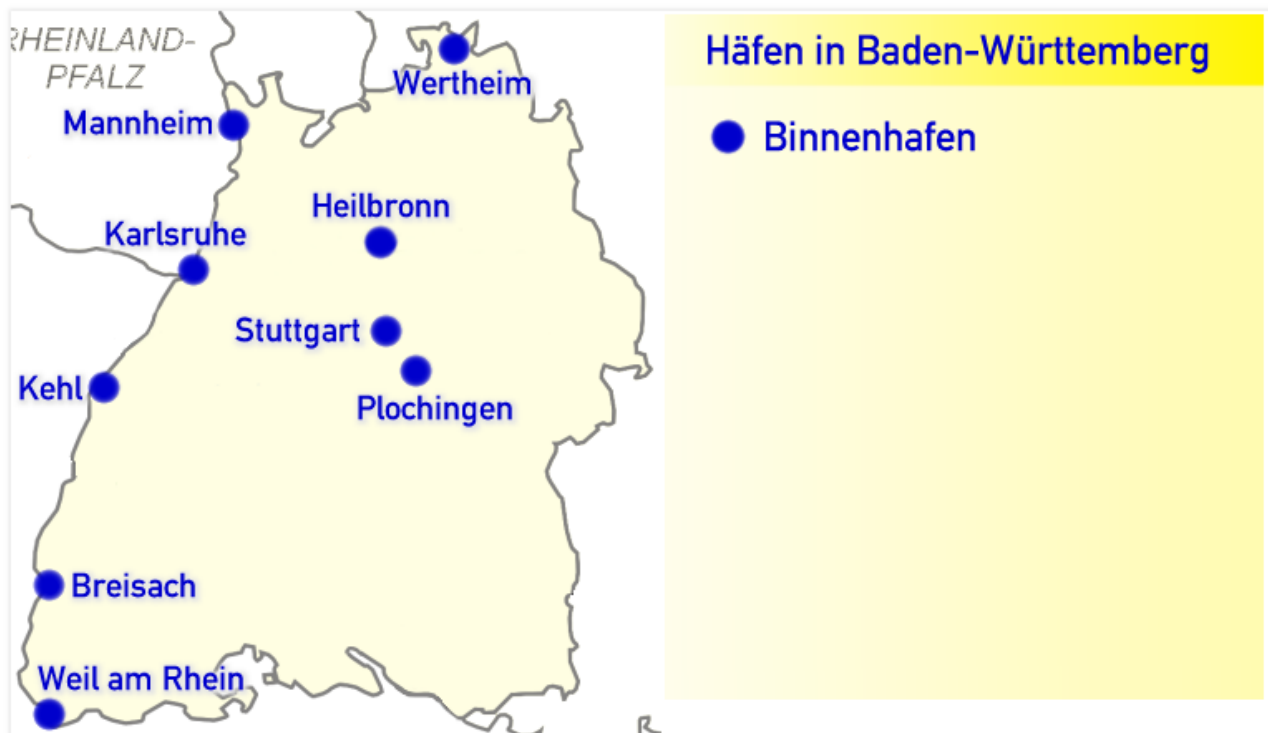
Punkte	Bedeutung
0,0	keine Bedeutung
1,0	geringe Bedeutung
2,0	mittlere Bedeutung
3,0	hohe Bedeutung
4,0	sehr hohe Bedeutung
5,0	herausragende Bedeutung

Anhand dieser Methodik konnte jedes Projekt für die Anbindung von Flughäfen bis zu 5 Punkte erreichen. Die ermittelten Punkte fließen mit in die Berechnung des Projektnutzens ein.

Anbindung Häfen

Ein Hafen ist ein natürlich oder als Hafenanlage künstlich geschützter Uferbereich für die Schifffahrt. Ein Hafen besteht meist aus einem System von Hafenbecken, Anlegestellen, Kais, Hafenmauern und Molen. Wichtigere Häfen haben in der Regel eine eigene Verkehrsanbindungen, wie einen Eisenbahnanschluss oder Autobahnanbindung. Es wird unterschieden zwischen Seehäfen, Binnenhäfen, Kanalhäfen, Tiefwasserhäfen oder Binnenseehäfen. Seehäfen liegen an Meeren, während Binnenhäfen an Flüssen liegen. Für den möglichst umweltfreundlichen, wie auch effektiven Gütertransport, spielen Häfen eine wichtige Rolle. Ein Binnenschiff kann die Gütermenge von 2-3 Güterzügen oder die Ladung von 120-150 Lkw aufnehmen. Aus diesem Grund benötigen Häfen auch eine gute Verkehrsanbindung an das überregionale Straßennetz, welches Idealerweise aufgrund des hohen Schwerverkehrs ortsdurchfahrtsfrei ausgebaut ist.

In Baden-Württemberg gibt es keine Seehäfen, auch Hochseehäfen genannt, da das Land an kein Meer angrenzt. Dafür verfügt es über 9 Binnenhäfen an Rhein, Neckar und Main. Die Binnenhäfen beschränken sich auf die Regierungsbezirke Freiburg, Karlsruhe und Stuttgart. Im Regierungsbezirk Tübingen gibt es keine Häfen für den Güterverkehr. Im Rahmen der Berechnung der Projektnutzen wurden auch diese wichtigen Umschlagstellen für Güter beachtet. Maximal konnte jedes Projekt 5 Punkte entsprechend der Anbindungsfunktion und der Bedeutung des jeweiligen Hafens erreichen. Die ermittelten Punkte fließen mit in die Berechnung des Projektnutzens ein.



Es werden folgenden Häfen beachtet:

Binnenhäfen in Baden-Württemberg		
Hafen	Umschlag 2007	Anbindungen über das Straßennetz
Mannheim	8.346.029t	A5, A6, A61, A63, A67, A650, B9, B36, B37, B38, B40, B44
Karlsruhe	6.360.931t	A5, A8, B10
Heilbronn	3.808.933t	A6, A81, B27, B39, B293
Kehl	3.683.154t	A5, A35 (F), B28, B36
Stuttgart	1.095.706t	A8, A81, B10, B14, B27, B29, B313
Breisach	842.416t	A5, B31
Plochingen	826.671t	A8, A81, B10, B14, B27, B29, B313
Weil am Rhein	541.629t	A5, A98/B34, A35 (F), A36 (F), N2 (CH), N3 (CH), B532
Wertheim	105.949t	L506, L2310, A3, A7, A81

Methodik

Die Methodik sieht vor:

1. Als Hauptanbindung werden Verbindungen festgelegt, die direkt an einen Hafen anschließen oder so nahe wie möglich über das Bundesfernstraßennetz zu diesem führen.
2. Als Nebenanbindung werden Verbindungen festgelegt, welche einen Hafen, neben den Hauptverbindungen, erreichbar machen und mindestens an ein Mittelzentrum anschließen.
3. Es werden nur bedeutende Häfen beachtet. Das sind Häfen, welche international oder national anerkannt sind. Kleinsthäfen werden aufgrund des geringen Gütertransports, falls vorhanden, nicht beachtet, dies trifft auch auf Fährhäfen und Marinas zu.
4. Es ist die Bedeutung der Verbindungen nach RAS-N zu beachten.

Für die Verbindungswirkung wurden folgende Punkte vergeben:

Punkte	Verbindungsfunktion
0,0	keine Anbindung
1,3	Binnenhafen Nebenanbindung
2,5	Binnenhafen Hauptanbindung
3,8	Seehafen Nebenanbindung
5,0	Seehafen Hauptanbindung

Je wichtiger ein Hafen, desto mehr Punkte wurden vergeben. Anhand dieser Methodik konnte jedes Projekt für die Anbindung von Häfen bis zu 5 Punkte erreichen. Die ermittelten Punkte fließen mit in die Berechnung des Projektnutzens ein.

Anbindung Güterverkehrszentren

Güterverkehrszentren verknüpfen die einzelnen Verkehrsträger und dienen dazu Güterverkehr von der Straße auf die anderen Verkehrsträger Schiene, Wasser und Luft zu verlagern. Ein optimales Güterverkehrszentrum verknüpft daher alle Verkehrsträger. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs zu Güterverkehrszentren sollten die Zulaufstrecken gut und ortsdurchfahrtsfrei ausgebaut sein.

Obwohl Güterverkehrszentren für den Güterverkehr eine wichtige Rolle spielen, gibt es zur Zeit in Baden-Württemberg nur ein Güterverkehrszentrum bei Weil am Rhein, ein zweites besteht teilweise ist aber noch im Bau bei Ulm an der Donau, sowie ein drittes bei Kornwestheim bei Stuttgart. Im Rahmen der Berechnung der Projektnutzen wurden auch diese wichtigen Umschlagknoten für Güter beachtet. Maximal konnte jedes Projekt 5 Punkte entsprechend der Anbindungsfunktion erreichen. Die ermittelten Punkte fließen mit in die Berechnung des Projektnutzens ein.



Es wurden folgende Güterverkehrszentren, auch außerhalb Baden-Württembergs, beachtet:

Güterverkehrszentren			
GVZ	Verknüpfung	Transversale	Anbindung
Kornwestheim	Straße, Schiene, Schifffahrt (Hafen Stuttgart, Plochingen), Luftfahrt (Stuttgart)	Bahntransversale: Belgien (Seehafen Antwerpen), Italien, Niederlande (Seehafen Rotterdam), Skandinavien sowie Paris - Bratislava/Budapest.	A8 (Stuttgart/Karlsruhe/(Mannheim)/Pforzheim), A81 (Heilbronn/Villingen-Schwenningen), B10 (Göppingen/Stuttgart/Pforzheim), B14 (Waiblingen) B27 (Reutlingen/Stuttgart/Tübingen), B29 (Schwäbisch-Gmünd)
Ulm (Donau)	Straße, Schiene, Schifffahrt (Stuttgart), Luftfahrt (Stuttgart)	Bahntransversale: Belgien (Seehafen Antwerpen), Italien, Niederlande (Seehafen Rotterdam), Polen, Skandinavien.	A7 (Heidenheim/Kempten), A8 (Günzburg/Stuttgart), B10 (Geislingen (Steige)), B30 (Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten), B311 (Ehingen (Donau)/Sigmaringen)
Weil am Rhein	Straße, Schiene, Schifffahrt, Luftfahrt (Basel)	Bahntransversale: Belgien (Seehafen Antwerpen), Italien, Niederlande (Seehafen Rotterdam), Skandinavien.	A5 (Basel/Freiburg (Breisgau)/Karlsruhe/Lörrach), A98/B34 (Waldshut-Tiengen/(Singen (Hohentwiel))), A35 (F) (Mulhouse), N3 (CH) (Rheinfelden/Zürich), B317 (Titisee-Neustadt/(Villingen-Schwenningen))

Methodik

In Bayern:	GVZ Augsburg, GVZ Ingolstadt, GVZ Nürnberg, GVZ Regensburg.
In Hessen:	GVZ Kassel.
In Rheinland-Pfalz:	GVZ Koblenz, GVZ Trier.

Methodik:

1. Als Hauptanbindung werden Verbindungen festgelegt, die ein Güterverkehrszentrum hauptsächlich erreichbar machen, vor allem ausgehend von Oberzentren.
2. Als Nebenanbindung werden Verbindungen festgelegt, welche ein Güterverkehrszentrum über das weiter untergeordnete Netz, neben den Hauptverbindungen, erreichbar machen und mindestens ein Mittelzentrum anschließen.
3. Es werden alle Güterverkehrszentren in Baden-Württemberg und den angrenzenden Ländern beachtet.
4. Da manche Güterverkehrszentren mit dem Einzugsgebiet konkurrieren, können die selben Einzugsgebiete, bei entsprechender Größe, auch mehreren Güterverkehrszentren zugeordnet werden.
5. Es ist die Bedeutung der Verbindungen nach RAS-N zu beachten.

Für die Verbindungswirkung wurden folgende Punkte vergeben:

Punkte	Verbindungswirkung
0,0	keine Anbindung
2,5	Nebenanbindung
5,0	Hauptanbindung

Je wichtiger die Anbindung an ein Güterverkehrszentrum, desto mehr Punkte wurden vergeben. Anhand dieser Methodik konnte jedes Projekt für die Anbindung von Güterverkehrszentren bis zu 5 Punkte erreichen. Die ermittelten Punkte fließen mit in die Brechung des Projektnutzens ein.

Anbindung Messen

Eine Messe, im wirtschaftlichen Sinne, ist eine zeitlich begrenzte, wiederkehrende Marketingveranstaltung, die es Herstellern oder Verkäufern einer Ware oder einer Dienstleistung ermöglicht, diese zur Schau zu stellen, zu erläutern und zu verkaufen. Ziel von Messen ist für Unternehmen in erster Linie die Steigerung des Gewinns, die Auffrischung von Kundenkontakten, die Steigerung des Bekanntheitsgrades sowie der Informationsaustausch. Messen finden an sogenannten Messestandorten statt, welcher mit der entsprechenden Infrastruktur, wie Hallen, Freigelände, Lagermöglichkeiten, Parkplätze usw. ausgestattet sind. Große Messestandorte, auch kurz als Messe bezeichnet, sind in der Regel gut an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen und verfügen Idealerweise über eigene Autobahnauffahrten oder Bahnhaltepunkte.

In Baden-Württemberg gibt es 10 vom Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg anerkannte mittlere und große Messestandorte, neben kleinen regionalen Messen, die zum Teil nur ein mal pro Jahr und Standort statt finden. Im Rahmen der Berechnung der Projektnutzen wurden die anerkannten Messestandorte beachtet. Maximal konnte jedes Projekt 5 Punkte entsprechend der Anbindungsfunktion und Größe des Messestandorts erreichen. Die ermittelten Punkte fließen mit in die Berechnung des Projektnutzens ein.



Es wurden folgende Messen, auch außerhalb von Baden-Württemberg, beachtet:

Überregionale Messen		
Stuttgart	105.200 qm	1.250.000 Besucher
Friedrichshafen	70.000 qm	600.000 Besucher
Karlsruhe	52.000 qm	700.000 Besucher
Frankfurt (Main)	321.754 qm	2.575.899 Besucher
Basel (CH)	162.000 qm	1.000.000 Besucher

Regionale Messen	
Sinsheim	40.000 qm
Offenburg	23.000 qm
Ulm	22.000 qm
Freiburg	21.500 qm
Mannheim	9.500 qm
Sindelfingen	8.000 qm
Villingen-Schwenningen	3.300 qm

Methodik:

1. Als Hauptanbindung werden Verbindungen festgelegt, die direkt an eine Messe anschließen oder so nahe wie möglich über das Bundesfernstraßennetz zu dieser führen.
2. Als Nebenanbindung werden Verbindungen festgelegt, welche eine Messe, neben den Hauptverbindungen, erreichbar machen und mindestens an ein Mittelzentrum anschließen.
3. Es werden nur bedeutende Messen beachtet. Das sind anerkannte Messestandorte mit entsprechender Bedeutung. Klein- und Kleinstmessen, mit oft nur ein bis zwei Veranstaltungen pro Jahr oder im Verhältnis geringen Besucherzahlen, werden nicht beachtet.
4. Es ist die Bedeutung der Verbindungen nach RAS-N zu beachten.

Für die Verbindungswirkung wurden folgende Punkte vergeben:

Punkte	Verbindungswirkung
0,0	keine Anbindung
1,3	regionale Messe Nebenanbindung
2,5	regionale Messe Hauptanbindung
3,8	überregionale Messe Nebenanbindung
5,0	überregionale Messe Hauptanbindung

Je wichtiger die Anbindung einer Messe, desto mehr Punkte wurden vergeben. Anhand dieser Methodik konnte jedes Projekt für die Anbindung von Messen bis zu 5 Punkte erreichen. Die ermittelten Punkte fließen mit in die Berechnung des Projektnutzens ein.

Prioritätskonflikte

Prioritätskonflikte sind Konflikte, die auftreten, wenn der tatsächliche Bedarf und die Priorität von Bund und Land auseinander gehen. Das heißt, besteht zum Beispiel für ein Projekt ein hoher Bedarf, der Bund stuft dieses allerdings in den Weiteren Bedarf ein, so entsteht ein Prioritätskonflikt. Der Prioritätskonflikt errechnet sich aus

- der Priorität des Bundes:

Vordringliche Bedarf	2 Punkte
Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	1 Punkt
Weiterer Bedarf	0 Punkte

- der Priorität des Landes:

A1	3 Punkte
A2	3 Punkte
B*	2 Punkte
B2	2 Punkte
B3	2 Punkte
B4	2 Punkte
B5	2 Punkte
C*	1 Punkt
C4	1 Punkt
C5	1 Punkt
C6	1 Punkt
kein Bedarf	0 Punkte
	(für Projekte, die nicht in der Prioritätenliste des Landes enthalten sind)

- und des ermittelten Projektnutzens.

Berechnung

1. Ermittlung der Priorität:
Die ermittelten Punkte bei der Priorität des Bundes werden mit den ermittelten Punkten bei der Priorität des Landes addiert. Somit können maximal 5 Punkte erreicht werden.
2. Ermittlung des Nutzens:
Die Punktezahl des Projektnutzens wird durch die maximal ermittelte Punktezahl des höchsten Projektnutzens aller Projekte dividiert und mit fünf multipliziert, so dass alle Werte zu einer 5-Punkte-Skala umgewandelt werden und das Projekt mit dem höchsten Nutzen fünf Punkt zugeordnet werden, während das Projekt mit dem geringsten Nutzen Null Punkte erhält.
3. In einem letzten Schritt werden die in Punkt 1 ermittelten Punkte, von den ermittelten Punkten in Punkt 2 abgezogen. Ergibt sich ein positiver Wert, so liegt ein Prioritätskonflikt vor, der allerdings bis zu einer Größenordnung von 1,0 noch im Rahmen liegt. Ergibt sich ein negativer Wert, so liegt eine höhere zugesicherte Priorität vor, als der Nutzen, wobei wiederum der Wert bis zu einer Größenordnung von bis zu -1,0 noch im Rahmen liegt.

Zur Verdeutlichung der Bedeutung der Punkte wurde abschließend folgende Skala erstellt, wobei negative Werte automatisch dem Wert "kein Konflikt" entsprechen:

Punkte	Prioritätskonflikt
0,0	kein Konflikt
1,0	geringer Konflikt
2,0	mittlerer Konflikt
3,0	hoher Konflikt
4,0	sehr hoher Konflikt
5,0	herausragender Konflikt

Methodik

Nach dieser Methodik konnten maximal 5 Punkte erreicht werden. Diese fließen nicht in die Berechnung des Projektnutzens ein, sondern stellen ein eigenes Ergebnis, den Prioritätskonflikt, dar.

Verkehrsschatten

Bisher wurde als Verkehrsschatten bezeichnet, wenn sich jemand benachteiligt fühlte, da bei ihm nichts gebaut wird. Dies ist allerdings eine rein subjektive Empfindung. Deshalb wurde auch der Verkehrsschatten aus der Anzahl der ermittelten Nutzungskonflikte und dem Prioritätskonflikt berechnet. Wieder kommt dabei eine 5-Punkte-Skala zum Einsatz, wobei von Verkehrsschatten erst bei einer errechneten Punktezahl von 2 oder höher gesprochen werden kann (mittlerer Verkehrsschatten.)

Berechnung

1. Damit eine Berechnung erst möglich war, mussten zunächst bestehende oder zu erwartende Konflikte gezählt werden. Dabei wurde jeder Konflikt mit einem Punkt gewichtet. So konnten maximal fünf Punkte erreicht werden.

Konflikt	Punkte
Der Ist-DTV von 2005 entspricht bei Bundesstraßen den Stufen "hohe Belastung", "sehr hohe Belastung" oder "herausragende Belastung" oder entspricht bei Bundesautobahnen "obere mittlere Belastung", "hohe Belastung" oder "herausragende Belastung", vorausgesetzt, dass der DTV laut Prognosen weiter ansteigen oder nicht stark sinken wird.	1
Der SV von 2005 entspricht bei Bundesstraßen den Stufen "hohe Belastung", "sehr hohe Belastung" oder "herausragende Belastung" oder entspricht bei Bundesautobahnen "hohe Belastung", "sehr hohe Belastung" oder "herausragende Belastung", vorausgesetzt, dass der SV laut Prognosen weiter ansteigen oder nicht stark sinken wird.	1
Der Level Of Service (LOS), also der Verkehrsfluss nach HCM 2000, beträgt für die prognostizierte Verkehrsmenge D, E oder F, also hohe Belastung, sehr hohe Belastung oder Überlastung.	1
Die RAS-N IST Kategoriegruppe ist C, also eine angebaute Ortsdurchfahrt.	1
Die RAS-N IST Einstufung ist problematisch, besonders problematisch oder nicht vertretbar, vorausgesetzt, dass sich diese nicht durch die Realisierung eines anderen Projekts voraussichtlich auf "optimal" bessert.	1

2. In einem zweiten Schritt wurde die Anzahl der ermittelten Konflikte mit dem ermittelten Prioritätskonflikt multipliziert.
3. Anschließend wurden die ermittelten Werte so umgerechnet, dass eine 5-Punkte-Skala entstand. Also, das Projekt mit dem höchsten Verkehrsschatten erhält fünf Punkte, das Projekt mit dem geringsten Null.

Zur Verdeutlichung der Bedeutung der Punkte wurde anschließend folgende Skala erstellt:

Punkte	Verkehrsschatten
0,0	kein Verkehrsschatten
1,0	geringer Verkehrsschatten
2,0	mittlerer Verkehrsschatten
3,0	hoher Verkehrsschatten
4,0	sehr hoher Verkehrsschatten
5,0	herausragender Verkehrsschatten

Nach dieser Methodik konnten maximal 5 Punkte erreicht werden. Diese fließen nicht in die Berechnung des Projektnutzens ein, sondern stellen ein eigenes Ergebnis, den Verkehrsschatten, dar.

Abschließend wurde der Verkehrsschatten kartografisch wie folgt dargestellt. Zur Ergänzung findet sich die Autobahnkarte Baden-Württembergs darunter:

