

Rechtliche Grundlagen

Raumordnungspläne sollen Festlegungen zur Raumstruktur enthalten, insbesondere zu den zu sichernden Standorten und Trassen für Infrastruktur (§ 8 Abs. 5 Nr. 3 ROG). Hierzu können die Verkehrsinfrastruktur und Umschlaganlagen von Gütern gehören (§ 8 Abs. 5 Nr. 3a ROG). Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten; dies gilt auch in dünn besiedelten Regionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG). Es sind die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen (ebd.). Auf eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken (ebd.). Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf den umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene zu verbessern (ebd.). Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird (ebd.).

Das Landesentwicklungsprogramm sowie die Regionalpläne legen raumbedeutsame Festlegungen, insbesondere auch zum Verkehr, fest, sofern nicht die jeweiligen Belange hinreichend gesichert sind (Art. 19 BayLplG i. V. m. Art. 21 BayLplG). Soweit es für die Entwicklung und Ordnung der räumlichen Struktur der Region erforderlich ist, enthalten Regionalpläne Festlegungen zu sichernden Standorten und Trassen für die Infrastruktur der Region (Art. 11 Abs. 3 LplG). Aus den fachlichen Entwicklungsplänen werden Bereiche, Trassen und Standorte mit ihren Entwicklungsaufgaben nachrichtlich in den Regionalplan übernommen, soweit sie für die Region von Bedeutung sind (Art. 11 Abs. 6 Nr. 3 LplG i. V. m. Art. 8 LplG).

Nach Art. 19 Abs. 2 des Gesetzes zu dem Staatsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern über die Zusammenarbeit bei der Landesentwicklung und über die Regionalplanung in der Region Donau-Iller enthält der Regionalplan Festlegungen zur anzustrebenden Infrastruktur der Region, soweit es für die Entwicklung und Ordnung der Region erforderlich ist (Regionalbedeutsamkeit). Weiter können im Regionalplan Standorte und Trassen für Infrastrukturvorhaben festgelegt werden (Art. 19 Abs. 2 Satz 3 Staatsvertrag Donau-Iller).

Wegen der hohen Raumbedeutsamkeit von verkehrlichen Maßnahmen ist die Koordination auf regionaler Ebene unausweichlich. Die Verkehrsplanung ist eng mit der Siedlungs- sowie den sonstigen Planungen abzustimmen sowie verkehrliche und Umweltauflagen abzuwägen. Die Zielsetzungen der Raumordnung sind regionalplanerisch auszuformen und die Fachplanungen in die Entwicklungskonzeptionen einzubinden. Bereits der Regionalplan Donau-Iller aus dem Jahr 1987 enthielt unter Ziffer B IX 2 raumordnerische Festlegungen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes in der Region.

Fachplanung Verkehr

Festlegungen zu Bedarf und Dringlichkeit eines Aus- oder Neubaus von Verkehrsvorhaben gehören zum Kernbereich der Fachplanungskompetenz Verkehr. Es ist Aufgabe der Fachplanung, nach fachlichen Gesichtspunkten den Bedarf und die Dringlichkeit von Vorhaben festzustellen. Nach dem Grundgesetz ist der Bund für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege verantwortlich (Art. 90 GG i. V. m. § 5 Abs. 1 FStrG). Der Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) sind Hoheitsaufgaben des Bundes (§ 1 FStrAbG). Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrag des Bundes. Wichtigstes Steuerungsinstrument ist die verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung. Ihre Ergebnisse werden in einem Bundesverkehrswegeplan dokumentiert, der Grundlage für die Bedarfspläne ist. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) legt fest, welche

Straßenverkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

Die Länder sind gemäß Art. 41 BayStrWG bzw. § 43 StrG Träger der Straßenbaulast für Staats- bzw. Landesstraßen. Für Planung, Bau und Verwaltung von Staatsstraßen sind das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, die Regierungen sowie die Staatlichen Bauämter zuständig. Für die Planung von Neu-, Aus- und Umbau von Landesstraßen ist die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg zuständig. Die Neu- und Ausbauziele der Staatsstraßen im bayerischen Regionsteil stellt der Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern bzw. für Landesstraßen im baden-württembergischen Regionsteil der Maßnahmenplan Landesstraßen im Rahmen des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg dar. Der Maßnahmenplan Landesstraßen wurde im November 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern wurde am 11. Oktober 2011 vom Ministerrat beschlossen.

Straßenbaulastträger der Kreisstraßen sind die Landkreise und kreisfreien Gemeinden (Art. 41 Nr. 2 BayStrWG i. V. m. § 42 Abs. 2 StrG). Die Straßenämter sind für Planung, Bau und Erhalt von Kreisstraßen zuständig. Die Landkreise können die Verwaltung ihrer Kreisstraßen den örtlich zuständigen Staatlichen Bauämtern (Art. 59 Abs. 1 BayStrWG) bzw. Dritter übertragen (§ 45 Abs. 1 StrG).

Landesplanerische Vorgaben

Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung der Zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt (Plansatz 4.1.1 LEP Baden-Württemberg 2002). Dabei ist den unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten und Erfordernissen Rechnung zu tragen (ebd.). Das Land ist bedarfsgerecht in die nationalen und transeuropäischen Verkehrsnetze für den Personen- und Gütertransport einzubinden (Plansatz 4.1.3 LEP Baden-Württemberg 2002). Als Ergänzung der Fernverkehrsnetze sind leistungsfähige West-Ost-Verbindungen auf Schiene und Straße vor allem auch im Süden des Landes zu entwickeln (Plansatz 4.1.5 LEP Baden-Württemberg 2002). Das Fernstraßennetz, insbesondere das Netz der Bundesautobahnen, ist funktionsgerecht zu erhalten und auszubauen (Plansatz 4.1.6 LEP Baden-Württemberg 2002). In den schwächer besiedelten Landesteilen soll ein Grundangebot im ÖPNV auf Schiene und Straße gewährleistet sein und durch die Siedlungspolitik unterstützt werden (Plansatz 4.1.16 LEP Baden-Württemberg 2002). Auf die Bereitstellung eines leistungsfähigen Straßennetzes ist hinzuwirken (ebd.). Dem Ausbau vorhandener Verkehrswege ist Vorrang vor dem Neubau einzuräumen (Plansatz 4.1.2 LEP Baden-Württemberg 2002). Die Flächeninanspruchnahme ist gering zu halten, wertvolle Böden sind zu schonen und die Zerschneidung großer zusammenhängender Freiflächen ist zu vermeiden (ebd.).

Die Einbindung der Autobahnen und Bundesstraßen in das transeuropäische, nachbarstaatliche und nationale Fernstraßennetz ist funktions- und leistungsfähig sowie umweltverträglich zu erhalten und auszubauen (Ziffer 1.1.1 GVP Baden-Württemberg 2010). Die vordringlichen Neubau-, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen auf den Autobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg sollen zügig umgesetzt werden (Ziffer 1.1.2 GVP Baden-Württemberg 2010). Die Beseitigung von Engpässen und der Bau von Ortsumfahrungen sollen dabei im Vordergrund stehen (ebd.). Das Land verbessert das Landstraßennetz (Ziffer 1.1.3 GVP Baden-Württemberg 2010). Schwerpunkte des Aus- und Neubauprogramms sollen Projekte bilden, die Engpässe im Straßennetz beseitigen und Anwohner an hochbelasteten Ortsdurchfahrten entlasten (ebd.). Durch ein umfassendes Verkehrsmanagement unter Einbeziehung neuer Kommunikationstechnologien sollen das vorhandene Straßennetz effizienter genutzt, hohe Verkehrsbelastungen möglichst staufrei bewältigt und die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden (Ziffer 1.2.2 GVP Baden-Württemberg 2010).

Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (Plansatz 4.2 LEP Bayern). Bei der Weiterentwicklung

der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (ebd.). Die Straßen tragen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei.

Durch die Erweiterung des Straßennetzes sollen Engpässe beseitigt sowie vorhandene Lücken im Fernstraßennetz geschlossen als auch Ortsumfahrungen gebaut und Unfallschwerpunkte beseitigt werden (Ziffer 6.1.2.1 GVP Bayern 2002).

Funktion und Steuerungswirkung

Das Straßennetz ist für die Verbindung der Region mit den europäischen Metropolregionen und den benachbarten Regionen sowie für eine flächenhafte innerregionale Erschließung von besonderer Bedeutung. Es ist Grundvoraussetzung für wettbewerbsfähige Standortbedingungen, v. a. von Industrie und Handel. Ein Großteil des Personen- und Güterverkehrs wird über die Straße abgewickelt. Das Straßennetz der Region, insbesondere das regionalbedeutsame Straßennetz, soll erhalten sowie durch Aus- und Neubau leistungsfähig weiterentwickelt werden. Auf eine ländergrenzüberschreitende Abstimmung der Straßenplanungen soll hingewirkt werden. Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur ist mit einer Flächeninanspruchnahme mit Versiegelung des Bodens sowie häufig mit einer Trennungs- und Zerschneidungswirkung von zusammenhängenden Freiflächen verbunden. Unter den Aspekten des Flächensparens und des Landschafts- und Naturschutzes soll der Optimierung des bestehenden Netzes Vorrang gegenüber dem Aus- und Neubau eingeräumt werden. Der motorisierte Verkehr ist Emittent von Luftschadstoffen und Treibhausgasen sowie von Lärm und Erschütterungen mit negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Diese negativen Auswirkungen sollen reduziert und die Wohn- und Aufenthaltsqualität, v. a. entlang besonders belasteter Ortsdurchfahrten, gesteigert werden. Für eine langfristige zukunftsfähige Mobilität sowie zur Erfüllung der Klimaschutzziele und zur Reduzierung der Abhängigkeit vom Erdöl soll der Anteil von alternativ angetriebenen Fahrzeugen am Gesamtverkehrsaufkommen weiter gesteigert werden. Dazu soll das Netz an Tank- und Lademöglichkeiten für alternativ angetriebene Fahrzeuge flächendeckend weiterentwickelt werden.

Auf eine möglichst umweltverträgliche und flächensparende Weiterentwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur für den Personen- und Güterverkehr für eine verbesserte Einbindung der Region in das nationale und internationale Fernstraßennetz, für eine verbesserte innerregionale Erschließung, insbesondere eine verbesserte Anbindung der ländlichen Räume an die Zentralen Orte, sowie für verbesserte Verbindungen zwischen den Zentralen Orten untereinander und in den Nachbarregionen wird mit Grundsätzen der Raumordnung hingewirkt. Mit Grundsätzen der Raumordnung wird zudem auf eine Reduzierung der Belastungen durch den motorisierten Straßenverkehr, zur Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Ortsdurchfahrten und zur Unterstützung der Erfüllung zentralörtlicher Funktionen sowie auf eine bedarfsgerechte flächendeckende Ausstattung der Region für alternativ angetriebene Fahrzeuge hingewirkt. Grundsätze der Raumordnung sind Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG). Sie sind im Sinne der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung anzuwenden, konkretisieren diese und stellen diesbezüglich generelle Richtungsvorgaben dar. Als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen sind sie von den Planungsträgern zu berücksichtigen. Nachrichtlich übernommen wurden Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen als Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes sowie des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern und des Maßnahmenplans Landesstraßen im Rahmen des Generalverkehrsplans 2010 Baden-Württemberg sowie weitere Maßnahmen von regionaler Bedeutung welche in Bauleit- bzw. Fachplanungen vorgesehen aber nicht in den Bedarfs- und Ausbauplänen enthalten sind. Nachrichtliche Übernahmen dienen der Erweiterung der Aussagekraft des Regionalplans sowie zur interdisziplinären Abstimmung der Planungen der verschiedenen Fachbereiche für eine abge-

stimmte Weiterentwicklung der Region. Vorschläge an die Träger raumbedeutsamer Fachplanungen ergänzen den Regionalplan, indem sie regionale Entwicklungsvorstellungen aufzeigen, entfalten jedoch keine rechtlichen Bindungswirkungen. Die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen wurden in Hinblick auf ihre Lage und Funktion im Gesamtnetz beurteilt und bilden eine überfachliche Grundlage für die künftige Weiterentwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur (z. B. für Fortschreibungen der Bedarfs- und Ausbaupläne von Bund und Länder) in der Region. Durch eine frühzeitige interdisziplinäre Abstimmung sollen Maßnahmen zur Verbesserung des Straßennetzes langfristig ermöglicht werden.

Die Festlegungen im Kapitel Straßenverkehr sollen nicht durch konkurrierende Festlegungen anderer Fachbereiche unmöglich gemacht werden. Die in der Raumnutzungskarte dargestellten punkt- oder linienförmige Infrastrukturen zur Weiterentwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur werden deswegen im Folgenden vom Ausschluss anderer raumordnerischer Festlegungen ausgenommen. Dies erfolgt im Rahmen der jeweiligen Kapitel der entsprechenden Fachbereiche – somit wird eine entsprechende Steuerungswirkung erzielt.

In der Raumnutzungskarte wird das regionalbedeutsame Straßennetz entsprechend der jeweiligen Verbindungsfunktion dargestellt. Nachrichtliche Übernahmen der Fachplanungen im Bereich Straßenverkehr werden mittels einer linienhaften Signatur, unterschieden nach Aus- (ein-/zweiseitig) und Neubau, in der Raumnutzungskarte dargestellt. Die Trassenführungen der Nachrichtlichen Übernahmen basieren bei Maßnahmen des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen auf dem Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030, bei Maßnahmen des Ausbauplans für Staatsstraßen in Bayern bzw. des Maßnahmenplans Baden-Württemberg auf den Kartendarstellungen dieser Pläne sowie bei weiteren Maßnahmen auf den jeweiligen Planunterlagen und im Einzelfall regionalplanerisch ausgeformt. Bei Maßnahmen deren Linienführung bereits bestimmt bzw. vertiefend untersucht wurde, wurden für die Darstellung in der Raumnutzungskarte die entsprechenden Planunterlagen verwendet. Im Bau befindliche Maßnahmen werden als Bestand dargestellt. Vorschläge zur Weiterentwicklung des Straßennetzes in der Region Donau-Iller werden in der Raumnutzungskarte durch eine linienhafte Signatur, unterschieden nach Aus- (ein-/zweiseitig) und Neubau, dargestellt. Durch die unterbrochene Darstellung der Vorschläge, bestehend aus einzelnen Punkten, entsteht eine in Ansätzen korridorhafte Wirkung. Die Darstellungen der vorgeschlagenen Trassenverläufe basieren i. d. R. auf Vorplanungen, auf Freihaltetrassen in Flächennutzungsplänen, auf Darstellungen im Regionalplan Donau-Iller 1987 oder auf Darstellungen in früheren Ausbau- bzw. Maßnahmenplänen der Länder und des Bundes und wurden teils regionalplanerisch ausgeformt. Sofern keine Planungen bzw. Trassenentwürfe existierten, wurden vom Regionalverband Trassenverläufe vorgeschlagen. Nicht in der Raumnutzungskarte dargestellt werden Bahnübergangsbeseitigungen. Nachrichtliche Übernahmen der Planungen von Anschlussstellen sowie vorgeschlagene Anschlussstellen werden mit einer jeweils eigenständigen punktförmigen Signatur dargestellt.

Entwicklung des Straßenverkehrs in der Region Donau-Iller

Die Entwicklung des Straßenverkehrs wurde in der Studie „Verkehrsentwicklung Donau-Iller“ (PTV 2017) für die Region analysiert. Die Daten basieren auf der Verflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und werden mit Daten aus dem Jahr 2010 verglichen. Aufgrund der zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen der Bevölkerungsvorausrechnungen der statistischen Landesämter Baden-Württemberg und Bayern wurde die Einwohnerentwicklung der Bundesprognose angepasst.

Das Verkehrsaufkommen auf den Straßen in der Region wird auch künftig weiter steigen. Der motorisierte Individualverkehr wird in der Region um 13 % zunehmen, wobei das Wachstum im Landkreis Unterallgäu mit 16,7 % vsl. am stärksten sein wird; gefolgt von den Kreisen Biberach (14,9 %) und Neu-Ulm (14,3 %). Dagegen fällt das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Ulm am geringsten aus (2,1 %). Der Anteil des Straßengüterverkehrs am Gesamtaufkommen nimmt zu Gunsten des Schienengüterverkehrs leicht ab, jedoch steigt das Transportaufkommen im Straßenverkehr vsl. um 14,6 %. Die Gesamtfahrleistung auf den Straßen

in der Region wächst um durchschnittlich 13 %, wobei der PKW-Verkehr um 9 % und der LKW-Verkehr um 41 % zunehmen werden. Insbesondere auf den Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) wird eine ansteigende LKW-Fahrleistung (+47 % bzw. +41 %) erwartet.

Planerisches Vorgehen (Methodik)

Im Folgenden werden das planerische Vorgehen sowie die Methodik der Erarbeitung der raumordnerischen Festsetzungen erläutert. Den besonderen regionalen Gegebenheiten und Erfordernissen in der ländergrenzüberschreitenden Region Donau-Iller sowie den Bedürfnissen der unterschiedlich strukturierten Regionsteile wurde Rechnung getragen.

Die Festlegungen zur Weiterentwicklung des Straßenverkehrs in der Region orientieren sich am Raumordnungsgesetz sowie an den landesplanerischen Vorgaben der Länder Bayern und Baden-Württemberg gemäß den Landesentwicklungsprogrammen (LEP Bayern, LEP Baden-Württemberg 2002) und den Gesamtverkehrsplänen (GVP Bayern 2002, GVP Baden-Württemberg 2010).

Die raumordnerischen Festlegungen im Kapitel Straßenverkehr wurden auf Basis vorliegender Daten unter Beachtung aktueller Entwicklungen und Trends erarbeitet. Planungsgrundlagen hierfür waren u. a. Informationen aus Fachliteratur und Medienberichten sowie Erläuterungen aus wissenschaftlichen Publikationen. Planungsgrundlagen waren zudem statistische Daten der Landesämter und des Bundes (u. a. Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bayerisches Straßeninformationssystem (BAYSIS), Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg) sowie Informationen und Ergebnisse von Fachkonferenzen und Expertengesprächen.

Zunächst erfolgte eine Bestandsaufnahme der Straßenverkehrsinfrastruktur der Region Donau-Iller. Grundlage hierfür waren die Straßenkarte der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg sowie das Bayerische Straßeninformationssystem. Darauf aufbauend wurde ein regionalbedeutendes Straßennetz bestimmt.

Regionalbedeutendes Straßennetz

Das regionalbedeutende Straßennetz ist eine funktionale Gliederung des Verkehrsnetzes gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Die Richtlinien bilden eine methodische Planungshilfe für die integrierte Verkehrsnetzplanung zur Analyse und Bewertung von Verkehrsnetzen und beruhen auf dem Zentralen-Orte-Konzept. Durch Anwendung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung ist eine Abstimmung der fachplanerischen Ziele mit den übergeordneten räumlichen Planungen von Bund und Länder gegeben. Unter Beteiligung der Regionalverbände soll mit einer Neukategorisierung des klassifizierten Straßennetzes für das Land Baden-Württemberg eine stabile Planungsgrundlage für die Zukunft geschaffen werden (GVP Baden-Württemberg 2010). Dabei sollen sämtliche Zentralen Orte durch ein geschlossenes Netz an Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen miteinander verbunden sein. Jedem Netzelement wird eine Kategorie zugewiesen, die sich aus der Verbindungsfunktion des Netzelements sowie der Höhe der Ansprüche aus dem verkehrswegeseitigen Umfeld bestimmt. Zur Ermittlung der Verbindungsfunktionsstufen wurden in einem ersten Schritt sog. Luftliniennetze (Dreiecksnetze) für jeden Ort gebildet und im Folgenden nach den Kriterien „Direktheit der Verbindung“ und „Reisezeit“ auf das Straßennetz übertragen. Gemäß ihrer Funktion wurden die Straßenabschnitte des regionalbedeutenden Straßennetzes der Region Donau-Iller in folgende Stufen eingeteilt:

- Verbindungsfunktionsstufe 0 - Straßen für den kontinentalen Verkehr (Verbindungen zwischen Metropolregionen)
- Verbindungsfunktionsstufe I - Straßen für den großräumigen Verkehr (Verbindungen zwischen Metropolregionen und Oberzentren bzw. zwischen Oberzentren)
- Verbindungsfunktionsstufe II - Straßen für den überregionalen Verkehr (Verbindungen zwischen Oberzentren und Mittelzentren bzw. zwischen Mittelzentren)
- Verbindungsfunktionsstufe III - Straßen für den regionalen Verkehr (Verbindungen zwischen Mittelzentren und Unter/Kleinzentren bzw. zwischen Unter/Kleinzentren)

Mit webbasierten Routenplanern wurden die jeweils schnellsten und kürzesten Verbindungen in einem unbelasteten Verkehrsnetz zwischen den Zentralen Orten analysiert. Für eine Bündelung der Verkehre auf den großräumigen und überregionalen Achsen, zur Entlastung von Ortsdurchfahrten, wurden Verbindungen in Einzelfällen regionalplanerisch ausgeformt. Während auf kurzen Verbindungen Autobahnen häufig gemieden werden, werden bei Wegen ab ca. 30 km Umwege für kürzere Fahrzeiten akzeptiert. Dies wurde bei der Übertragung der Luftliniennetze auf das Verkehrsnetz berücksichtigt. Für ein überregional durchgängiges funktionales Straßennetz wurden die Ergebnisse an der Regionsgrenze mit den Netzen der Nachbarregionen abgeglichen. Ergänzend wurde die Angebotsqualität der Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufen I und II ermittelt und bewertet.

Nachrichtliche Übernahmen der Fachplanungen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes

Die Fachplanungen des Bundes zur Weiterentwicklung des Bundesfernstraßennetzes wurden nachrichtlich gemäß dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes übernommen.

Die Straßenfachplanungen der Länder Bayern und Baden-Württemberg wurden nachrichtlich gemäß dem 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern sowie dem Maßnahmenplan Landesstraßen im Rahmen des Generalverkehrsplans 2010 Baden-Württemberg mit dem Bauprogramm für Landesstraßen 2015 – 2019 und den Landesstraßenbauprogrammen der jeweiligen Jahre übernommen. Berücksichtigt wurden sämtliche Maßnahmen von regionaler Bedeutung, die im regionalbedeutsamen Straßennetz der Region Donau-Iller liegen. Ausbaumaßnahmen ohne Anlage mindestens einer zusätzlichen Fahrspur wurden im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Regionalplans nicht berücksichtigt.

Berücksichtigung sonstiger regionalbedeutsamer Planungen im Bereich Straßenverkehr

Ergänzend wurden Planungen von regionaler Bedeutung mit Auswirkungen auf das regionalbedeutsame Straßennetz, welche in Bauleitplanungen oder Fachplanungen vorgesehen aber nicht in den Bedarfs- und Ausbauplänen enthalten sind nachrichtlich übernommen. Hierzu wurden flächendeckend über das gesamte Regionsgebiet die Raumordnungskataster¹ der Länder Bayern und Baden-Württemberg sowie Flächennutzungspläne analysiert. Hinreichend konkrete Maßnahmen wurden nachrichtlich übernommen, während sonstige regionalbedeutsame Maßnahmen ohne entsprechende Konkretisierung im Rahmen von Einzelfallbetrachtungen vertiefend überprüft und ggf. in der Gesamtfortschreibung als Vorschlag berücksichtigt wurden.

Zusätzlich wurden regionalbedeutsame Planungen von Fachplanungsträgern und Gebietskörperschaften berücksichtigt, in die der Regionalverband unmittelbar beteiligt wurde sowie der Regionalplan Donau-Iller aus dem Jahr 1987 auf nicht umgesetzte Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des Straßennetzes in der Region geprüft. Sonstige regionalbedeutsame Planungen im Bereich Straßenverkehr leiten sich u. a. aus ehemaligen Planwerken des Bundes und der Länder ab sowie aus Anmeldungen von weiteren Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen der Kreise und des Regionalverbands in die aktuell gültigen Bedarfs- bzw. Ausbau-/Maßnahmenpläne.

Regionalbedeutsamer Verkehr in der Region Donau-Iller

Zusätzliche Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes in der Region Donau-Iller über die Planungen der Fachplanungsträger hinaus wurden auf Grundlage einer regionalen Straßenverkehrsanalyse vorgeschlagen. Diese basiert auf dem regionalbedeutsamen Straßennetz sowie

¹ Das Rauminformationssystem Schwaben bietet einen Überblick über den aktuellen Stand der Flächennutzung, der Umweltsituation und der Raumbeanspruchung sowie über raumbedeutsame Planungen, Maßnahmen und Vorhaben im bayerischen Regionsteil. Es dient als umfassende Informationsbasis für die Koordinierung fachlicher Planungen und Projekte untereinander und für die Abstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung. Das Raumordnungskataster wird bei den Höheren Landesplanungsbehörden gepflegt und aktualisiert. Das Automatisierte Raumordnungskataster Baden-Württemberg ist ein Planwerk mit einer fachübergreifenden und zusammenfassenden Bestandsaufnahme aller raumrelevanten Planungen und Maßnahmen. Es wird entsprechend § 28 LplG bei den höheren Raumordnungsbehörden geführt. Die fortlaufende Aktualisierung ist durch die Informationspflicht der öffentlichen Planungsträger nach § 26 LplG gewährleistet.

auf Analysen der inner- und überregionalen Pendlerverflechtungen, der Arbeitsplatzschwerpunkte in der Region und der regionalen Bevölkerungsverteilung.

Mittels einer regionalen Erreichbarkeitsanalyse wurden raumordnerische Erreichbarkeitsdefizite (Reisezeiten zu nächstgelegenen Ober- bzw. Mittelzentren) ermittelt und mit dem Erreichbarkeitsmodell des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) abgeglichen. Durch eine Weiterentwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur, v. a. zur Beschleunigung der Verkehre, kann die Erreichbarkeit von Regionsteilen verbessert und zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Regionsteilen beigetragen werden. Folgend wurden Maßnahmen zum Abbau der Erreichbarkeitsdefizite in der Region abgeleitet. Potentielle Maßnahmen wurden im Rahmen von Einzelfallbetrachtungen vertiefend überprüft und ggf. in der Gesamtfortschreibung berücksichtigt.

In einer Achsenbetrachtung wurden die Straßenachsen sowie deren Funktion zwischen den Zentralen Orten sowie Verbindungen der Teilräume an das Fernstraßennetz analysiert und vorhandene Brüche in der Streckencharakteristik (Ortsdurchfahrten) ermittelt. Nach den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung sollen v. a. großräumige Verbindungen (Verbindungsfunktionsstufe I) möglichst frei von Ortsdurchfahrten sein, da diese zu einem deutlichen Bruch in der Streckencharakteristik führen. Im Rahmen der Achsenbetrachtungen wurden zusätzlich Bedarfsumleitungen berücksichtigt. Bedarfsumleitungen stellen eine Belastung des nachgeordneten Straßennetzes sowie v. a. der Ortsdurchfahrten dar, insbesondere wegen der hohen Schwerverkehrsanteile auf den Bundesfernstraßen (Transitverkehre). Potenzielle Ortsumfahrungen (i. d. R. nur vom Durchgangsverkehr belastete Orte bzw. Ortsteile) wurden im Rahmen von Einzelfallbetrachtungen vertiefend überprüft und ggf. in der Gesamtfortschreibung berücksichtigt.

Die Verkehrsbelastung ist eines der wichtigsten Merkmale der Bewertungsmethodik im Rahmen der regionalen Straßenverkehrsuntersuchung. Mit den Ergebnissen können überdurchschnittlich stark belastete Straßenabschnitte bzw. Ortsdurchfahrten sowie Strecken mit einem besonders hohen Schwerverkehrsanteil identifiziert werden. Datengrundlage waren die bundesweiten Straßenverkehrszählungen aus den Jahren 2015 und 2010 für Bundesautobahnen sowie Bundes-, Landes- und Kreis- bzw. Staatsstraßen. Die Werte der Straßenverkehrszählung 2010 wurden ergänzend mit der in der Studie „Verkehrsentwicklung Donau-Iller“ (PTV 2017) unterstellten Prognose multipliziert und die Veränderungen gegenüber dem Basisjahr und den zwischenzeitlich eingetretenen Veränderungen im Jahr 2015 dargestellt. Die Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten in der Region wurden, unterschieden nach Gesamt- und Schwerverkehrsaufkommen, weiterführend untersucht. Neben der Anzahl der PKW führen v. a. Schwerverkehre zu hohen Belastungen in den innerörtlichen Bereichen, weshalb diese im Rahmen der regionalen Analyse gesondert berücksichtigt wurden. Zur Identifizierung von Ausbaumaßnahmen wurden die Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Streckenabschnitten im regionalbedeutsamen Straßennetz der Verbindungsfunktionsstufen I und II mit der vorhanden Straßeninfrastruktur (Anzahl Fahrspuren) verglichen und belastete Achsen ermittelt. Für die Identifizierung von Ortsumfahrungen und Ausbaumaßnahmen wurden jeweils spezifische Schwellenwerte definiert, ab denen eine vertiefende Einzelfallbetrachtung durchgeführt wurde. Mit den bewusst niedrig gehaltenen Schwellenwerten soll eine umfassende Prüfung gewährleistet und eine zukünftige Weiterentwicklung des regionalbedeutsamen Straßennetzes garantiert sein.

Mittels der Verwendung eines webbasierten geographischen Informationssystems wurden regelmäßige Überlastungen des regionalbedeutsamen Straßennetzes identifiziert. Dabei wurden, unter normaler Verkehrslage, Referenzzeiten (Montags, 07.40 Uhr und Montags 16.30 Uhr) mit überdurchschnittlich hohem Verkehrsaufkommen selektiert und analysiert. Zum Erhebungszeitraum existierende Baustellen und Straßensperren wurden nach Kenntnisstand berücksichtigt. Die Ergebnisse der Teiluntersuchung lieferten Hinweise auf besonders belastete Knoten bzw. Straßenabschnitte und somit auf potentielle Engpässe im Verkehrssystem, v. a. bei einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen.

Identifizierte potenzielle Maßnahmen wurden im jeweiligen Einzelfall (jedoch im Kontext aller nachrichtlich übernommenen und vorgeschlagenen Maßnahmen) vertiefend überprüft, die Ver-

hältnismäßigkeit und Notwendigkeit eines Neu- bzw. Ausbaus abgewogen und auf bereits realisierte Maßnahmen (z. B. straßenverkehrsrechtliche Anordnungen) untersucht. Stets wurden dabei auch die einzelnen Ausprägungen der regionalen Straßenverkehrsanalyse (Verkehrsbelastung, Bedarfsumleitung, Lückenschluss, Überlastungen des Verkehrsnetzes, Erreichbarkeiten, etc.) für die jeweilige Maßnahme beachtet. Zudem wurde für jede potentielle Maßnahme die Verkehrsentwicklung, die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahme sowie ggf. anderer im Zusammenhang stehender Maßnahmen sowie die möglichen Auswirkungen auf Mensch, Natur und Landschaft (z. B. Be-/Entlastung durch Verkehrslärm, Trenn-/Zerschneidungswirkung, Flächeninanspruchnahme, Schutz ökologisch besonders wertvoller Flächen) abgeschätzt. Die Belastungen von Ortsdurchfahrten im regionalbedeutsamen Straßennetz sind je nach Lage und unterschiedlicher zentralörtlicher Funktion unterschiedlich ausgeprägt. Schwellenwerte können definiert werden, jedoch ist eine Aufnahme einer Ortsumfahrung in den Regionalplan stets im jeweiligen Einzelfall zu prüfen. Deshalb wurden zusätzlich die Faktoren Einwohnerzahl, Anwohner an den Ortsdurchfahrten, Lage der Straße im Siedlungsbereich, Siedlungsstruktur (z. B. Straßendorf), Siedlungsentwicklung, Pendlerverflechtungen, Ziel-Quell-Verkehre (z. B. Arbeitsplatzschwerpunkte) Zentralörtliche Funktion des Ortes, Standorte von Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen sowie sonstiger verkehrserzeugender Einrichtungen, Einsatz verkehrssteuernder bzw. -lenkender Maßnahmen als Alternative zum Neubau und die Topographie berücksichtigt und abgeschätzt. Die Maßnahmen wurden mit den Fachplanungsträgern und den Gebietskörperschaften abgestimmt und ggf. weiterführende Informationen eingeholt.

Zur Förderung der innerregionalen Erschließung und der Verflechtungen zwischen den Kreisen der Region wurden regionale Achsen im regionalbedeutsamen Straßennetz identifiziert, die diese (ländergrenzüberschreitende) Verbindungsfunktion übernehmen sollen. Grundlage für die Auswahl von Achsen war das regionalbedeutsame Straßennetz der Region Donau-Iller. Die regionalen West-Ost-Achsen basieren auf dem Zentrale-Orte-Konzept. Sie verbinden die Mittelzentren im baden-württembergischen Regionsteil mit den Mittelzentren im bayerischen Teil. Abseits der großräumigen und überregionalen Verbindungen zwischen den Mittel- und Oberzentren bzw. jeweils untereinander sind weitere Achsen im regionalbedeutsamen Straßennetz überdurchschnittlich stark befahren, verbunden mit Belastung der Anwohner entlang den zahlreichen Ortsdurchfahrten durch den motorisierten Verkehr. Diese in Nord-Süd-Richtung verlaufenden regionalen Achsen haben eine bedeutende Verbindungsfunktion innerhalb der Region.

Ergänzende Erläuterungen zu den Maßnahmen im Kapitel Straßenverkehr

Nr.	Maßnahme	Plansatz
1	Regionalbedeutsames Straßennetz	B V 1.1 G (2)
2	Nachrichtliche Übernahme der Bundesfachplanung für Neu- und Ausbaumaßnahmen von Bundesfernstraßen	B V 1.1.1 N (1)
3	Nachrichtliche Übernahme von Planungen der Länder für Neu- und Ausbaumaßnahmen von Staats- bzw. Landesstraßen	B V 1.1.1 N (2)
4	Nachrichtliche Übernahme von weiteren Straßenplanungen von regionaler Bedeutung mit Auswirkungen auf das regionalbedeutsame Straßennetz	B V 1.1.1 N (3)
5	Vorschläge zur Verbesserung der Anbindung der Region sowie regionalbedeutsamer Einrichtungen an das Bundesfernstraßennetz	B V 1.1.2 V (1)
6	Vorschläge zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Regionsteilen sowie zur Erhöhung der Verbindungsqualität und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes	B V 1.1.2 V (2)
7	Vorschläge zur Beseitigung von Ortsdurchfahrten	B V 1.1.2 V (3)
8	Vorschläge zur Weiterentwicklung der ländergrenzüberschreitenden Straßenverbindungen sowie der Straßenverbindungen im Iller-, Roth- und Rottumtal	B V 1.1.2 G (5) B V 1.1.2 G (6)

Nr.	1
Plansatz	B V 1.1 G (2)

Maßnahme	Regionalbedeutsames Straßennetz
----------	---------------------------------

Die funktionale Gliederung des Verkehrsnetzes erfolgte nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Jedem Netzelement wird eine Kategorie zugewiesen, die sich aus der Verbindungsfunktion des Netzelements sowie der Höhe der Ansprüche aus dem verkehrswegeseitigen Umfeld bestimmt. Zur Ermittlung der Verbindungsfunktionsstufen wurden in einem ersten Schritt sog. Luftliniennetze (Dreiecksnetze) für jeden Ort gebildet. Hierzu wurden die Zentralen Orte einer Zentralitätsstufe mit den benachbarten und übernächsten Orten gleicher bzw. höherer Zentralität verbunden, ohne dass sich die Verbindungslinien überschneiden. Im Folgenden wurden die Luftlinien nach den Kriterien Direktheit der Verbindung und Reisezeit auf das Straßennetz übertragen. Gemäß ihrer Verbindungsfunktion wurden die Straßenabschnitte des regionalbedeutsamen Straßennetzes in Stufen I bis III eingeteilt. Für eine Bündelung der Verkehre auf den großräumigen und überregionalen Achsen, zur Entlastung von Ortsdurchfahrten, wurden Verbindungen in Einzelfällen regionalplanerisch ausgeformt. Für ein überregional durchgängiges funktionales Straßennetz wurden die Ergebnisse an der Regionsgrenze mit den Netzen der Nachbarregionen abgeglichen. Ergänzend wurde die Angebotsqualität der Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufen I und II ermittelt und bewertet.

Verbindungsfunktionsstufe 0 – Straßen für den kontinentalen Verkehr	
Straße	Verbindung
A 7	[Würzburg] – [Aalen/Heidenheim/Ellwangen (Jagst)] – Ulm/Neu-Ulm – Memmingen – [Kempten (Allgäu)]
A 8	[München] – [Augsburg] – Günzburg/Leipheim – Ulm/Neu-Ulm – [Stuttgart]
A 96	[München] – Memmingen – [Ravensburg/Weingarten/Friedrichshafen]/[Bregenz (A)]

Verbindungsfunktionsstufe I – Straßen für den großräumigen Verkehr	
Straße	Verbindung
B 28	Ulm/Neu-Ulm – A 7 (von/in Richtung Memmingen)
B 30	Ulm/Neu-Ulm – [Ravensburg/Weingarten/Friedrichshafen]
B 30/B 311	Ulm/Neu-Ulm – [Villingen-Schwenningen]

Verbindungsfunktionsstufe II – Straßen für den überregionalen Verkehr	
Straße	Verbindung
B 10	Ulm/Neu-Ulm – [Geislingen a. d. Steige], A 7 (von/in Richtung [Würzburg]/[München]) – Ulm/Neu-Ulm – A 8 (von/in Richtung [Stuttgart])
B 16	[Donauwörth] – [Dillingen/Lauingen] – Günzburg/Leipheim – [Kaufbeuren]
B 19	Ulm/Neu-Ulm – A 8 (von/in Richtung [München])
B 28/(L 1230)	Ulm/Neu-Ulm – Blaubeuren/Laichingen – [Münsingen]/[Metzingen]
B 312	Memmingen – [Reutlingen/Tübingen]
B 465	[Münsingen] – Ehingen (Donau) – Biberach a. d. Riß – [Leutkirch i. Allgäu]
B 492	Blaubeuren/Laichingen – Ehingen (Donau)
St 2031/B 300	Memmingen – Krumbach – [Augsburg]
St 2031/B 300/B 312	Memmingen – Biberach a. d. Riß – Riedlingen
B 30/L 284/L 283	Biberach a. d. Riß – [Bad Saulgau]
B 28/St 2031/St 2019	Ulm/Neu-Ulm – Senden/Vöhringen – Weißenhorn – Krumbach
A 7/NU 14	Illertissen – Weißenhorn
L 230/L 1230	[Münsingen] – Blaubeuren/Laichingen – [Geislingen a. d. Steige]
L 275	[Albstadt] – Riedlingen – [Bad Waldsee]
L 267/L 266/L 280/L 1268/St 2018	Biberach a. d. Riß – Illertissen
L 259/L 265/K 7582/L 259/L 1268/St 2018	Ehingen (Donau) – Laupheim – Illertissen – Krumbach
St 2015	[Kaufbeuren] – Bad Wörishofen – [Schwabmünchen]
St 2020	Weißenhorn – Günzburg/Leipheim
St 2022/St 2023/St 2024	Weißenhorn – Ichenhausen – Burgau
St 2023/St 2022/NU 3	Ichenhausen – Senden/Vöhringen
St 2023/St 2021/St 2509/B 10	Ichenhausen – Ulm/Neu-Ulm
St 2025/St 2028/St 2024	[Dillingen/Lauingen] – Burgau – Krumbach
St 2025/B 300/A 2/A 16	[Dillingen/Lauingen] – Burgau – [Schwabmünchen]

Verbindungsfunktionsstufe III – Straßen für den regionalen Verkehr	
Straße	Verbindung
B 311 (alt)	Ulm/Neu-Ulm – Erbach – Ehingen (Donau)
L 240/L 260	[Münsingen] – Schelklingen – Erbach – Illerkirchberg/Staig – Senden/Vöhringen
L 240/L 241	Erbach – Blaubeuren/Laichingen
L 240/K 7422	Erbach – Allmendingen
K 7314/L 1229/K 7312	Amstetten/Lonsee – [Gerstetten]
L 1230/L 1232	Merklingen/Nellingen – Amstetten/Lonsee – Altheim (Alb)/Weidenstetten/Neenstetten – Langenau
B 10/L 1239/L 1165	Ulm/Neu-Ulm – Dornstadt – Altheim (Alb)/Weidenstetten/Neenstetten – [Gerstetten]
B 10/L 1239/L 1165/K 7400	Ulm/Neu-Ulm – Dornstadt – Altheim (Alb)/Weidenstetten/Neenstetten – [Herbrechtingen]
L 1239/B 28/K 9915/L 260	Dornstadt – Blaustein – Illerkirchberg/Staig
B 19/L 1170/L 1079	Ulm/Neu-Ulm – Langenau – [Niederstotzingen]
K 9913/NU 8/St 2021/L 1171	Ulm/Neu-Ulm – Elchingen – Langenau
Ulmer Straße/Günzburger Straße/GZ 4/L 1232/L 1170/B 10	Günzburg/Leipheim – Langenau – Amstetten/Lonsee
Ulmer Straße/Günzburger Straße/GZ 4/St 2509/St 2021	Günzburg/Leipheim – Nersingen – Elchingen
St 2510/St 2024/GZ 31/Konzenberger Straße/St 2025	Günzburg/Leipheim – Burgau – Jettingen-Scheppach
St 2028/GZ 28	Günzburg/Leipheim – Offingen – [Gundelfingen a. d. Donau]
St 2028	Günzburg/Leipheim – Offingen – [Wertingen]
B 10/St 2021/St 2020/GZ 5/B 16/St 2023/St 2024/GZ 17/St 2025/GZ 1/St 2027	Ulm/Neu-Ulm – Pfaffenhofen a. d. Roth – Kötz – Ichenhausen – Jettingen-Scheppach – Burtenbach – [Dinkelscherben]
St 2023/St 2024/St 2023	Ichenhausen – Tannhausen
St 2025/St 2037/St 2013/St 2012	Tannhausen – Kirchheim i. Schwaben – Pfaffenhofen – Markt Rettenbach – [Ronsberg]
St 2021/St 2020/MN 13/St 2011	Nersingen – Pfaffenhofen a. d. Roth – Weißenhorn – Buch – Babenhausen – Erkheim – Ottobeuren
St 2027/St 2525/St 2025/MN 11/St 2017/St 2031/St 1299/K 7584/L 260/L 299/B 312	Ziemetshausen – Kirchheim i. Schwaben – Babenhausen – Kirchdorf a. d. Iller/Erolzheim – Ochsenhausen
B 16/MN 7/St 2025/MN 2	Krumbach – Kirchheim i. Schwaben – Markt Wald/Tussenhausen – Türkheim – [Buchloe]
B 16/MN 3/St 2027	Krumbach – Kirchheim i. Schwaben – [Schwabmünchen]
B 16/MN 6/MN 23/St 2026/St 2027/ B 300/St 2027	Mindelheim – Markt Wald/Tussenhausen – Ziemetshausen – [Zusmarshausen]
K 7580/MN 14/B 300	Kirchdorf a. d. Iller/Erolzheim – Erkheim – Boos – Babenhausen
B 300/MN 26/St 2020/MN 13 bzw. B 300/MN 26/St 2020/MN 17/MN 16/A 96	Boos – Erkeim
St 2026/MN 9/MN 36/St 2015/MN 2	Pfaffenhofen – Markt Wald/Tussenhausen – Ettringen – [Buchloe]
Mindelheimer Straße/MN 4/St 2013/St 2009/St 2032/St 2009	Bad Wörishofen – Dirlwang – Markt Rettenbach – Ottobeuren – Memmingen – Legau – [Altusried]
MN 18/MN 19/MN 21	Ottobeuren – Bad Grönenbach – Legau – [Leutkirch i. Allgäu]
St 2031	Senden/Vöhringen – Bellenberg – Illertissen – Altenstadt – Memmingen
L 260	Ulm/Neu-Ulm – Illerkirchberg/Staig – Dietenheim – Kirchdorf a. d. Iller/Erolzheim – [Leutkirch Allgäu]
St 2031/K 7594/L 260/K 7577 bzw. NU 14/A 7/L 299/K 7578/L 300	Illertissen – Altenstadt – Kirchdorf a. d. Iller/Erolzheim – Rot a. d. Rot
B 312/L 301	Ochsenhausen – Rot a. d. Rot – [Leutkirch i. Allg.]
St 2031/B 300/B 321/L 300/L 265/ L 306	Memmingen – Rot a. d. Rot – Eberhardzell
B 312/L 307/K 7569/B 465	Biberach – Eberhardzell – [Bad Wurzach]
K 7569/L 306/B 465/B 30	Ochsenhausen – Eberhardzell – [Bad Waldsee]
L 265	Laupheim – Ochsenhausen – [Bad Wurzach]
K 7582/L 259/L 280/K 7514/K 7419/ L 260/K 7594	Laupheim – Schwendi – Altenstadt
L 265/L 261/K 7520/K 7365/K 7364/ NU 14/St 2031	Laupheim – Senden/Vöhringen – Bellenberg
K 7371/L 1261/L 261/L 263/L 259/K 7580	Illerkirchberg/Staig – Schwendi – Kirchdorf a. d. Iller/Erolzheim
K 7371/L 1261/L 261/L 265/L 257	Illerkirchberg/Staig – Laupheim – Munderkingen
L 273/K 7532	Munderkingen – Biberach
L 271/B 311/L 273/K 7420/K 7596/K 7589/K 7528/L 266/L 280/L 1268	[Zwiefalten] – Munderkingen – Schemmerhofen – Schwendi – Illertissen
B 311/L 273/L 270/L 275/L 284	Ehingen (Donau) – Munderkingen – Uttenweiler – Bad Buchau – Bad Schussenried – [Aulendorf]
L 266/L 280/L 275/L 280	Schemmerhofen – Bad Buchau – [Bad Saulgau]
L 266/L 280/L 275/L 282	Schemmerhofen – Bad Buchau – [Herbertingen]
L 284/L 283/B 465	Bad Schussenried – Biberach (Riß)
L 270/K 7536/K 7537/K 7587/L 278/ L 277/L 415	Uttenweiler – Ertingen – Langenenslingen – [Veringerstadt]
L 278/L 277/K 7548/L 275	Ertingen – Langenenslingen – [Gammertingen]
L 277	Riedlingen – Langenenslingen – [Sigmaringen]
L 277/L 268	Riedlingen – Langenenslingen – [Mengen]

Datengrundlagen
(Auszug)

- FGSV (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).
- MODUS CONSULT (2012): Funktionale Gliederung des Straßennetzes nach RIN, Baden-Württemberg.
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Abteilung IID: Straßen- und Brückenbau (2010): 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern. Raumwirksamkeitsanalyse. Methodik. (Stand: 27.12.2010).

Nr.	2
Plansatz	B V 1.1.1 N (1)

Maßnahme	Nachrichtliche Übernahme der Bundesfachplanung für Neu- und Ausbaumaßnahmen von Bundesfernstraßen
----------	---

Der Bund ist für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege verantwortlich (Art. 90 GG i. V. m. § 5 Abs. 1 FStrG). Die Güterverkehrszentren zählen per se nicht zu den Bundesverkehrswegen, der Bund ist jedoch für die Anbindung dieser Anlagen an das Netz der Bundesverkehrswege zuständig. Nach § 5 Abs. 1 FStrG ist der Bund der Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, mit Ausnahme von Ortsdurchfahrten von Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern bzw. von Ortsdurchfahrten von Gemeinden zwischen 50.000 und 80.000 Einwohner, sofern diese es mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde verlangt (§ 5 Abs. 2 FStrG i. V. m. § 5 Abs. 2a FStrG). Die Länder bzw. die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen im Auftrag des Bundes gemäß Art. 90 Abs. 2 GG.

Mit der Gründung der „Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen“ hat die Bundesregierung die Bündelung der Zuständigkeit für Autobahnen vorgebracht. In Zukunft soll der Bund alleine für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung des rund 13.000 Kilometer langen Autobahnnetzes zuständig sein. Die Länder geben dafür langjährige Zuständigkeiten ab. Ab dem 1. Januar 2021 soll die Gesellschaft ihre Aufgaben in vollem Umfang übernehmen.

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Das Bundesfernstraßennetz wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut. Dieser legt als Anlage des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) fest, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen.

Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen in der Region Donau-Iller								
lfd. Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit	Projektstand
13	BW	A 007		AS Illertissen	AS Memmingen-S (Anteil BW)	E 6	WB*	
17	BW	A 008		AS Mühlhausen	Hohenstadt	E 6	FD	In Planung
18	BW	A 008		Hohenstadt	AS Ulm-Nord	E 6	FD	In Bau
19	BW	A 008		AS Ulm-Nord	Ulm-Ost	E 6	FD	In Planung
43	BW	B 010		OU Amstetten		N 2	VB	
44	BW	B 010		OU Urspring		N 2	VB	
67	BW	B 028		OU Blaubeuren/Gerhausen		N 2	WB*	
69	BW	B 028		OU Blaustein		N 2	WB	Planung BÜ
82	BW	B 030		Biberach (Jordanbad)	Hochdorf	E 4	VB	
115	BW	B 311		OU Obermarchtal		N 2	VB	
116	BW	B 311		OU Deppenhhausen		N 2	VB	
117	BW	B 311		OU Riedlingen		N 3	VB	
119	BW	B 311	B 030	Erbach	Dellmensingen (B 30)	N 2/3	FD	In Bau
120	BW	B 311		OU Unlingen		N 2	FD	Realisiert
123	BW	B 312		Ringschnait	Edenbachen	N 2/3	VB	In Planung
140	BW	B 465		OU Ehingen		N 2	WB	
141	BW	B 465		OU Ingerkingen		N 2	WB	
142	BW	B 465		OU Warthausen		N 2	VB	
161	BY	A 007		AD Hittistetten	AS Illertissen	E 6	VB	
162	BY	A 007		AS Illertissen	AS Memmingen-S (Anteil BY)	E 6	WB*	
168	BY	A 008		AS Ulm-Elchingen	AS Augsburg-West	E 6	FD	Realisiert
169	BY	A 008		Ulm-Ost	AS Ulm-Elchingen	E 6	FD	In Planung
208	BY	B 010		AD Neu-Ulm (B 28/B 30)	östlich Neu-Ulm	N 4	WB	
209	BY	B 010		Neu-Ulm	AS Nersingen (A 7)	E 4	VB	PfB
252	BY	B 016		OU Ichenhausen /Kötz (Ost)		N 2/3	VB	In Planung
253	BY	B 016		OU Wattenweiler /Höselhurst		N 2/3	VB	In Planung
254	BY	B 016		OU Niederraunau /Aletshausen		N 2	WB	
255	BY	B 016		OU Pfaffenhausen		N 2	VB	
256	BY	B 016		OU Hausen		N 2/3	VB	In Planung
257	BY	B 016		OU Mindelheim		N 2	VB	
258	BY	B 016		Günzburg (A 8)	Donauwörth einschl. Um- und Ausbau bei Blindheim	N 2/3	VB	In Planung

359	BY	B 300		Memmingen	Krumbach	N 2	WB	
	BY	B 300		OU Boos/Niederrieden		N 2		
	BY	B 300		OU Winterrieden		N 2		
	BY	B 300		OU Kettershhausen		N 2		
	BY	B 300		OU Ebershausen		N 2		
	BY	B 300		OU Krumbach		N 2		
360	BY	B 300		OU Heimertingen		N 2	WB*	
361	BY	B 300		OU Babenhausen		N 2	WB*	

FD = Laufend und fest disponiert
 nungsrecht

VB = Vordringlicher Bedarf

WB = Weiterer Bedarf

WB* = Weiterer Bedarf mit Pla-

Die Trassenverläufe der Maßnahmen wurden nachrichtlich gemäß dem Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 übernommen. Sofern sich Maßnahmen des Bedarfsplans bereits in Planung bzw. in Bau befanden, wurden die entsprechenden Planunterlagen berücksichtigt.

Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030)

Grundlage für die Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes ist der Bundesverkehrswegeplan, der die Ergebnisse der verkehrsträgerübergreifenden Bundesverkehrswegeplanung dokumentiert. Er stellt die umfassende koordinierte Entwicklung der Verkehrswege des Bundes dar und ist in diesem Sinne Planungsinstrument und Rahmenplan. Bei der projektspezifischen Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich die Bundesverkehrswegeplanung auf Vorhaben, die großräumig wirksam sind sowie eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten. Der Bund konzentriert seine Investitionen vorrangig auf die Bereiche Erhaltung bzw. Ersatz sowie auf die Engpassbeseitigung. Alle laufenden und fest disponierten Projekte sollen schnellstmöglich fertiggestellt werden. Sämtliche Maßnahmen des BVWP 2030 in der Region wurden in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen.

Das Projektinformationssystem zum BVWP 2030 stellt Projektdossiers zu den Maßnahmen des Vordringlichen und Potentiellen Bedarfs zu Verfügung (<http://www.bvwp-projekte.de>). Zudem sind auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Übersichtskarten der Projekte der Bedarfspläne verfügbar (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html>).

Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BMVI (2015): Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ Planfeststellungsbeschluss vom 12. November 2008 für die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, Pfa 2.3 (Albhochfläche), NBS, und den Ausbau der BAB A 8 Karlsruhe-München, Abschnitt Hohenstadt – Ulm-West, BAB. ▪ Planfeststellungsbeschluss vom 14. Oktober 2015 zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 mit Doppelanchlussstelle Ulm-West/Ulm-Nord sowie einer Querspange zum Gewerbegebiet Mergelgrube und dem Ausbau des Eiselauer Wegs zwischen zwei neuen Kreisverkehrsplätzen. ▪ Planfeststellungsbeschluss vom 22. März 2017 zum zweibahnigen Ausbau der B 10 Neu-Ulm (St 2021) bis AS Nersingen (A 7). ▪ Planfeststellungsbeschluss vom 12. Dezember 2011 für den Neubau der B 311 bei Erbach als Querspange zur B 30. ▪ Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Aus- und Neubau der Bundesautobahn A 8 Karlsruhe – München zwischen Mühlhausen und Hohenstadt von Betriebs-km 157+322 bis km 145+477 (Bau-km 10+900 bis km 18+478) sowie dem landschaftspflegerischen Maßnahmen auf den Gemarkungen Bad Ditzgenbach, Drackenstein, Gruibingen, Hohenstadt, Merklingen, Mühlhausen, Laichingen und Wiesensteig (Anhörung zur 2. Planänderung; Stand: 09/2018). ▪ Planfeststellungsverfahren nach §§ 17 ff. FStrG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 8 von der AS Ulm-West bis zum AK Ulm/Elchingen; Bau-km 41+500 bis 52+780 in östlicher Richtung aufsteigend (Anhörungsverfahren; Stand: 07/2017). ▪ REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN (2017): Raumordnungsverfahren nach § 15 ROG sowie §§ 18 und 19 LplG für den Neubau B 312 Biberach-Ringschnait bis Edenbachen (Stand: 10/2017). ▪ REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN (2019): Raumordnerische Beurteilung. Ausbau B 312. Abschnitt Biberach-Ringschnait bis Erlenmoos-Edenbachen. Landkreis Biberach. (Stand: 31.,07.2019).
-----------------------------	---

Nr.	3
Plansatz	B V 1.1.1 N (2)

Maßnahme	Nachrichtliche Übernahme von Planungen der Länder für Neubaumaßnahmen von Staats- bzw. Landesstraßen
----------	--

Die Länder sind nach Art. 41 BayStrWG i. V. m. § 43 Abs. 1 StrG Baulastträger für die Staats- und Landesstraßen. Ihre Ausbauziele stellen sie im Ausbauplan für Staatsstraßen bzw. im Maßnahmenplan Landesstraßen dar. Die Maßnahmen- und Ausbaupläne der Länder haben keine Gesetzeskraft.

7. Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern

Die Ausbauziele der Bayerischen Staatsregierung im Staatsstraßenbau stellt der 7. Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern maßnahmenbezogen dar. Er beinhaltet Neubauprojekte (Ortsumfahrungen, Verlegungen, neue Straßenverbindungen) und Ausbauprojekte (Ausbau bestehender Straßen, Bauwerkserneuerungen, Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen). Die Erhaltung des Straßennetzes sowie einfache Um- und Ausbauprojekte (Gesamtkosten weniger als 1,0 Mio. € brutto bzw. längenspezifische Kosten weniger als 0,5 Mio. € pro Kilometer brutto) sind nicht Gegenstand des Ausbauplans. Als Programm der Staatsregierung wird der Ausbauplan vom Ministerrat beschlossen. Dieser Beschluss ist für die Staatsverwaltung bindend und stellt den Arbeitsauftrag an die Straßenbauverwaltung dar. Er legt fest, für welche Projekte in den kommenden Jahren die planerischen sowie rechtlichen Grundlagen zu schaffen sind und, bei Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel, die bauliche Umsetzung erfolgen soll. Für die Aufstellung des Ausbauplans wurde ein Bewertungsverfahren eingesetzt, das aus einer Nutzen-Kosten-Analyse (NKA), einer Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) und einer Umweltrisikoeinschätzung (URE) besteht. Dies ermöglicht eine Dringlichkeitsreihung der erwogenen Projekte nach bayernweit einheitlichen und objektiven Kriterien. Alle erwogenen Projekte wurden diesem Bewertungsverfahren unterzogen. Folgende Ortsumfahrungen in der Region sind Bestandteil des 7. Ausbauplanes für Staatsstraßen in Bayern:

Ortsumfahrungen (Neubau)					
Projekt-Nr.	Kreis	Typ	Straße	Bezeichnung	Projektstand
KRU040-07	NU	OU	St 2018	Neubau OU Obenhausen, BA II	Realisiert
KRU090-07	GZ	OU	St 2020	Neubau OU Großkissendorf	
KE410-07	UA	OU	St 2020	Neubau OU Holzgünz	Realisiert
KRU200-07	GZ	OU	St 2025	Neubau OU Röfingen	Realisiert
KRU220-07	GZ	OU	St 2025	Neubau OU Münsterhausen	Baurecht
KRU210-07	GZ	OU	St 2025	Neubau OU Burtenbach	Realisiert
KRU230-07	GZ	OU	St 2025	Neubau OU Balzhausen	In Planung
KRU310-07	GZ	OU	St 2028	Neubau OU Offingen	Realisiert

OU = Ortsumgehung

Maßnahmenplan Landesstraßen des Generalverkehrsplans (GVP) 2010 Baden-Württemberg

Die Landesregierung legt im Generalverkehrsplan 2010 Baden-Württemberg die Grundlagen und Ziele ihrer Verkehrspolitik dar. Der Teilplan Landesstraßen legt fest, wo die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel konkret eingesetzt werden sollen. Um die Mittel sachgerecht zu verteilen, hat das Ministerium die für den GVP 2010 Baden-Württemberg angemeldeten Bauvorhaben nach einheitlichen und nachvollziehbaren Kriterien bewertet und in verschiedene Prioritätsstufen eingeteilt. Der Maßnahmenplan Landesstraßen umfasst 31 Neubau- und 73 Ausbaumaßnahmen sowie 19 Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen. Folgende Ortsumfahrungen in der Region sind Bestandteil des Maßnahmenplanes Landesstraßen des GVP 2010 Baden-Württemberg:

Ortsumfahrungen				
Kreis	Typ	Straße	Bezeichnung	Projektstand
ADK	OU	L 1165	Neubau OU Beimerstetten	In Planung
ADK	OU	L 1170	Neubau OU Asselfingen	
ADK	OU	L 259	Neubau OU Ribtissen	In Planung
BC	OU	L 284	Neubau OU Kleinwinnaden	Realisiert
BC	OU	L 284	Neubau OU Ingoldingen	

Die Trassenverläufe der Maßnahmen wurden nachrichtlich der Straßenübersichtskarte des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern bzw. der Kartendarstellung des Maßnahmenplans des Generalverkehrsplans (Teil Straße) übernommen. Sofern sich Projekte des Ausbauplans bereits in Planung bzw. in Bau befanden, wurden die ent-

sprechenden Planunterlagen berücksichtigt.

Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ StMI (2011): 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern (Stand: 11.10.2011). ▪ StMI (2011): 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern. Straßenübersichtskarte. (Stand: 11.10.2011). ▪ MVI (2013): Generalverkehrsplan 2010 Baden-Württemberg – Maßnahmenplan Landesstraßen (Stand: 20.11.2013). ▪ MVI (2013): Maßnahmenplan des Generalverkehrsplans. Teil Straße. Kartendarstellung. (Stand: 11/2013). ▪ MVI (2014): Bauprogramm für Landesstraßen 2015 – 2019. ▪ MVI (2014): Landesstraßenbauprogramm 2015 – 2016. ▪ MVI (2014): Landesstraßenbauprogramm 2017 – 2019. ▪ Planfeststellungsbeschluss vom 14. April 2014 für die Verlegung der Staatsstraße 2020 bei Holzgünz. Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+110 Abschnitt 100 Stat. 0.700 bis Abschnitt 140 Stat. 1,815. ▪ Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Landesstraße (L) 259/ Ortsumfahrung Rißtissen (Stadt Ehingen, Alb-Donau-Kreis) (Stand: 19.11.2018). ▪ VG Thannhausen (2019): Aktuelles zur Ortsumgehung. Ortsumgehung für den Markt Münsterhausen im Verlauf der Staatsstraße 2025. URL: https://www.vg-thannhausen.de/index.php?id=1986,247 (Stand: 06.02.2019).
-----------------------------	---

Nr.	4
Plansatz	B V 1.1.1 N (3)

Maßnahme	Nachrichtliche Übernahme von weiteren Straßenplanungen von regionaler Bedeutung mit Auswirkungen auf das regionalbedeutsame Straßennetz
----------	---

Weitere Planungen von regionaler Bedeutung mit Auswirkungen auf das regionalbedeutsame Straßennetz welche in Bauleitplanungen oder Fachplanungen vorgesehen, aber nicht in den Bedarfs- und Ausbauplänen enthält sind, wurden nachrichtlich übernommen. Dabei kann es sich neben Planungen des Bundes und der Länder auch um kommunale Planungen handeln. Die Regionalbedeutsamkeit von Maßnahmen bestimmt sich nach ihrer Lage im regionalen Straßennetz sowie ihrer Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsnetz. Für eine nachrichtliche Übernahme einer Maßnahme ist eine hinreichende Konkretisierung der Planung erforderlich. Die Trassen wurden nachrichtlich den Planunterlagen übernommen.

NU 3 Neubau Ortsumfahrung Pfaffenhofen (Roth)	
Erläuterung	Die Maßnahme Neubau Ortsumfahrung Pfaffenhofen (Roth) (St 2021) verläuft zwischen der NU 3 östlich von Pfaffenhofen (Roth) und der Kreuzung St 2021/St 2020. Die Maßnahme ist eine Weiterführung der Westumfahrung von Pfaffenhofen (Roth). Die Maßnahme ist Bestandteil des Bebauungsplans „Nord-Ost-Umfahrung Pfaffenhofen“ des Marktes Pfaffenhofen (Roth) und auch im Rauminformationssystem Schwaben dargestellt.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bebauungsplan „Nord-Ost-Umfahrung Pfaffenhofen“ (Stand: 06/2006). ▪ Rauminformationssystem Schwaben.

Nr.	5
Plansatz	B V 1.1.2 V (1)

Maßnahme	Ergänzenden Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Region sowie regionalbedeutsamer Einrichtungen an das Bundesfernstraßennetz
----------	--

Durch den Bau zusätzlicher Anschlussstellen an mehrspurige Bundesfernstraßen kann die Anbindung von Regionsteilen an das internationale und nationale Verkehrsnetz sowie die Erreichbarkeiten von regionalbedeutsamen Einrichtungen verbessert werden. Durch eine Bündelung der Verkehre auf den Straßen mit großräumigen und überregionalen Verbindungsfunktion können die Belastungen auf das nachgeordnete Straßennetz reduziert werden.

A 7 AS Bellenberg/Illertissen-Nord	
Erläuterung	Die AS Bellenberg/Illertissen-Nord an der A 7 könnte ca. 3,5 km südlich der AS Vöhringen sowie ca. 4 km nördlich der AS Illertissen auf der Gemarkung Illertissen liegen. Die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz könnte über die NU 15 erfolgen, die im Rahmen der Maßnahme in Richtung Süden verlegt werden soll. Die AS Bellenberg/Illertissen-Nord und die Verlegung der NU 15 sind ein gemeinsames Projekt der Stadt Illertissen, der Gemeinde Bellenberg und des Landkreises Neu-Ulm. Den Planungen für einen zusätzlichen Autobahnanschluss hat das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2011 zugestimmt. Im Jahr 2015 wurden Varianten der Trassenführung der NU 15 zum geplanten neuen Autobahnanschluss untersucht. Die Planungen der Anschlussstelle und deren Anbindung sind nun an den geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 7 im Abschnitt AD Hittistetten – AS Illertissen (Vordringlicher Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen) anzupassen. Die zusätzliche Anschlussstelle soll im Rahmen des Ausbaus der Bundesautobahn realisiert werden. Im Norden der Stadt Illertissen befindet sich ein Gewerbe- und Industriegebiet. Neben Pendler- und Einkaufsverkehren induzieren die dort ansässigen Betriebe (auch verarbeitendes Gewerbe) Schwerverkehre. Die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Bellenberg beträgt 13.577 Kfz/24h, bei einem Schwerverkehrsanteil von 566 Kfz/24h im Jahr 2015. Neben Ziel-Quell-Verkehren sind auch Durchgangsverkehre zu verzeichnen. Prognosefälle im Rahmen der Verkehrsuntersuchung gehen von einem künftigen Verkehrsaufkommen von bis zu 15.000 Kfz/24h bis zum Jahr 2025 aus, bei einem Schwerverkehrsaufkommen von bis zu 1.100 Kfz/24h.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der AS Bellenberg/Illertissen-Nord könnte die Anbindung von Bellenberg und Illertissen an das Bundesfernstraßennetz verbessert werden. Gleichzeitig könnten die Belastungen durch den Durchgangsverkehr in den Ortsdurchfahrten von Bellenberg und Illertissen reduziert werden. Durch den Bau der AS Bellenberg/Illertissen-Nord in Verbindung mit der Verlegung der NU 15 in Richtung Süden könnten Schwerverkehre vom Gewerbe- und Industriegebiet im Norden der Stadt Illertissen ortsdurchfahrtsfrei auf die A 7 gelenkt werden. Die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahme werden in der „Verkehrsuntersuchung BAB A 7 AS Bellenberg/Illertissen-Nord“ der Autobahndirektion Südbayern bzw. der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft sowie in der Studie „Ergänzende Recherche zur Fernwirksamkeit einer Anschlussstelle Bellenberg an die A 7“ der Ingenieurgruppe IVV untersucht. Die Studien bestätigen eine Entlastungswirkung der AS Bellenberg/Illertissen-Nord für die Ortsdurchfahrten von Bellenberg und Illertissen.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um den Neubau einer zusätzlichen Anschlussstelle an die bestehende Bundesautobahn A 7 in Verbindung mit einer Verlegung der Kreisstraße NU 15. Die Maßnahme führt zur Entlastung der Ortsdurchfahrten von Bellenberg und Illertissen und einer verbesserten Anbindung der Zentralen Orte an das Bundesfernstraßennetz. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlegung NU 15 bei Krumbach – Var. A0b; Lageplan (Staatliches Bauamt Krumbach, Stand 05.02.2015). ▪ Verkehrsuntersuchung BAB A 7 AS Bellenberg/Illertissen-Nord (Autobahndirektion Südbayern/ Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft, Stand: 08.12.2010). ▪ Ergänzende Recherche zur Fernwirksamkeit einer Anschlussstelle Bellenberg an die A 7 (Ingenieurgruppe IVV, Stand: 07/2013). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ Presseberichte der Neu-Ulmer Zeitung vom März 2017 und Februar 2016 sowie der Südwestpresse vom März 2016 und November 2013. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.

A 8 AS Leipheim/Bubesheim	
Erläuterung	Die AS Leipheim/Bubesheim könnte sich ca. 3,5 km östlich der AS Leipheim sowie ca. 3 km westlich der AS Günzburg an der Bundesautobahn A 8 befinden. Die Maßnahme würde auf der Gemarkung Bubesheim liegen. Alternativ könnte eine Verlegung der AS Leipheim um ca. 1 km in Richtung Osten (Höhe Kreisverkehr Rudolf-Wanzl-Straße, südlich Rastanlage Leipheim Süd) in Verbindung mit einer Verlegung der St 2509 erfolgen. Auf der Konversionsfläche des Flugplatzes Leipheim wird das interkommunale Gewerbegebiet Areal pro entwickelt. Das städtebauliche Entwicklungskonzept für das Areal pro umfasst drei Stufen der verkehrlichen Erschließung, abhängig von der entwickelten Fläche. Die im Entwicklungskonzept genannten Schwellenwerte (50 ha) für den Bedarf einer direkten Autobahnbindung an die A 8, zur Vermeidung von übermäßigen verkehrlichen Belastungen der Ortsdurchfahrten der benachbarten Kommunen, wurden bereits übertroffen. Die vorhandenen Bebauungspläne (Stand: 12/2017) haben eine Gesamtfläche von 94,7 ha und eine weiter positive Entwicklung wird erwartet. Die Stadt Leipheim hat eine Machbarkeitsstudie zur Verlegung der AS Leipheim mit Verlegung der St 2509 sowie eine Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz in Leipheim in Auftrag gegeben. Die Ortsdurchfahrt Bubesheim (St 2020) ist mit bis zu 6.904 Kfz/24h überdurchschnittlich stark befahren, bei einem Schwerverkehrsanteil von 260 Kfz/24h.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit Neubau der AS Leipheim/Bubesheim bzw. Verlegung der AS Leipheim könnte die Erschließung des interkommunalen Gewerbegebietes Areal pro weiter verbessert werden. Durch die unmittelbare Anbindung an die

	A 8 könnten die Verkehre in das Gewerbegebiet, insbesondere Schwerverkehre, gezielt gelenkt und somit Leipheim und Günzburg vom Verkehr entlastet werden. Bei einem Neubau der AS Leipheim/Bubesheim könnte zusätzlich die Verkehrsbelastung von Bubesheim weiter reduziert werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um den Neubau einer zusätzlichen Anschlussstelle an die bestehende Bundesautobahn A 8 in Verbindung mit einer Anpassung des nachgeordneten Straßennetzes. Die Maßnahme führt zur Entlastung der Ortsdurchfahrten von Günzburg, Leipheim und ggf. Bubesheim und zu einer verbesserten Anbindung des interkommunalen Gewerbegebiets Areal pro an das Bundesfernstraßennetz. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Leipheim (2018): Machbarkeitsstudie zur Verlegung der Anschlussstelle Leipheim mit Verlegung der Staatsstraße 2509 (Planungsbüro Bauen und Umwelt, Stand: 09/2018). ▪ Niederschrift über die 29. Sitzung des Kreis Ausschusses (Landratsamt Günzburg, Stand: 04.10.2016). ▪ Presseberichte der Günzburger Zeitung vom Dezember 2017 und Januar 2018. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.

A 96 AS Allgäu Airport	
Erläuterung	Die AS Allgäu Airport könnte ca. 1,6 km östlich der AS Memmingen-Ost und ca. 4,6 km westlich der AS Holzgünz an der A 96 liegen. Sie könnte an die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Memmingerberg und Trunkelsberg anschließen und vsl. auf den Gemarkungen Memmingerberg und Trunkelsberg liegen. Der Allgäu Airport ist über die AS Memmingen-Ost bzw. auch über die AS Holzgünz an die A 96 angebunden. Neben Umwegigkeiten bei der Anfahrt des Flughafens Memmingen werden Anwohner in den Gemeinden Ungerhausen und Memmingerberg sowie auch im Stadtgebiet Memmingen durch die induzierten Verkehrsströme belastet. In den Jahren 2017 und 2018 wurden jeweils deutlich mehr als eine Million Fluggäste gezählt. Langfristig peilt der Airport Allgäu eine weitere Steigerung der Passagierzahlen an. Dem Luftverkehr wird prozentual das stärkste Wachstum des Verkehrsaufkommens von allen Verkehrsträgern prognostiziert (PTV 2017). Es wurde ermittelt, dass mehr als 70 % der ankommenden Passagiere den Flughafen Memmingen per motorisierten Individualverkehr, Transferbussen von Hotels sowie Taxen verlassen. Im Gegensatz dazu nutzen nur 28 % den Bus. Bei einem weiteren Anstieg der Reisendenzahl ist von einem zusätzlichen induzierten Verkehrsaufkommen von/zum Flughafen Memmingen zu rechnen. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen Memmingen haben sich zahlreiche Gewerbe- und Industriebetriebe angesiedelt. Mit der Erschließung des geplanten interkommunalen Gewerbegebietes für flughafenaffines Gewerbe am Flughafen Memmingen, mit einer Fläche von insgesamt 28 ha, ist ein zusätzlich steigendes Verkehrsaufkommen, v. a. im Güter- und Schwerverkehr, zu erwarten. Durch die Nord-Ost-Umfahrung von Memmingen und Memmingerberg wird eine gute Erreichbarkeit des Flughafens Memmingen erzielt. Zu den Hauptverkehrszeiten sind die Zuwegungen zur AS Memmingen-Ost, v. a. in/aus Richtung Memmingen, jedoch regelmäßig überlastet. Mit steigendem Verkehrsaufkommen wird eine weitere Zunahme an Verkehrsstockungen in diesem Bereich mit Auswirkungen auf das nachgelagerte Straßennetz erwartet. Zudem werden negative Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit der Erreichbarkeit des Flughafens Memmingen und der den Flughafen umgebenden Gewerbegebiete befürchtet.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der AS Allgäu Airport könnte die Erreichbarkeit des Flughafens Memmingen sowie der sonstigen regionalbedeutsamen Einrichtungen (z. B. interkommunales Gewerbegebiet, geplanter Business-Campus „Triebwerk“) im Umfeld des Allgäu Airports verbessert werden. Durch eine Bündelung der Verkehre auf dem Bundesfernstraßennetz könnten die Belastungen auf das nachgeordnete Straßennetz, v. a. im Stadtgebiet Memmingen, verringert werden, indem die Pendlerströme in das Oberzentrum Memmingen und die Verkehre zum Allgäu Airport und den regionalbedeutsamen Einrichtungen im Umfeld des Flughafens entzerrt werden. Ein Großteil der motorisierten Individualverkehre zum Flughafen Memmingen könnten über die neue Anschlussstelle Allgäu Airport gelenkt werden; Ebenso Güterverkehre zu den Unternehmen in den bestehenden und geplanten Gewerbegebieten um den Flughafen. Dies könnte zu einer Entspannung der Verkehrssituation an der AS Memmingen-Ost führen.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um den Neubau einer zusätzlichen Anschlussstelle an die bestehende Bundesautobahn A 96. Die Maßnahme führt zur Entlastung der Ortsdurchfahrten von Memmingen und ggf. von Ungerhausen sowie zu einer verbesserten Anbindung des Flughafens Memmingen und der benachbarten Gewerbegebiete an das Bundesfernstraßennetz. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Allgäu Airport und seine regionale Wertschöpfung (Universität Augsburg, Dr. Andreas Klima, 2013). ▪ Fluggäste Allgäu Airport sowie Einzugsbereich der Fluggäste (Allgäu Airport, 2017). ▪ Pressebericht der Mindelheimer Zeitung vom Januar 2018 sowie zwischen Januar 2015 und April 2016. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.

B 10 AS Dornstadt Nord	
Lage	Die AS Dornstadt Nord könnte sich im Schnittpunkt der B 10 mit der geplanten Nord-West-Umfahrung Dornstadt (Nordanschluss Dornstadt) befinden. Die Anschlussstelle ist eine Folgemaßnahme zur Anbindung der geplanten Umgehungsstraße von Dornstadt an die vierstreifige B 10. Die Maßnahme würde auf der Gemarkung Dornstadt liegen.
Erläuterung	Mit der AS Dornstadt Nord wird die geplante Nord-West-Umfahrung von Dornstadt an das Fernstraßennetz angebunden.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	siehe Maßnahme L 1239 Neubau Nordanschluss Dornstadt (B V 1.1.2 V (3))
Gesamtabwägung	
Datengrundlagen	

B 28 AS Senden/Weißenhorn	
Lage	Die AS Senden/Weißenhorn könnte sich im Schnittpunkt der B 28 mit der geplanten Osttangente Senden befinden. Sie ist eine Folgemaßnahme zur Anbindung der Osttangente Senden an die vierstreifige autobahnähnliche B 28. Die Maßnahme würde auf der Gemarkung Senden liegen.
Erläuterung	Mit der AS Senden/Weißenhorn wird die geplante Osttangente Senden an das Fernstraßennetz angebunden.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	siehe Maßnahme St 2019 Neubau Osttangente Senden (B V 1.1.2 V (3))
Gesamtabwägung	
Datengrundlagen	

B 30 AS Laupheim Zentrum	
Erläuterung	Die AS Laupheim-Zentrum könnte sich am Schnittpunkt der B 30 mit der L 257, ca. 1,5 km südlich der AS Laupheim-Mitte und ca. 2 km nördlich der AS Laupheim-Süd auf der Gemarkung Laupheim befinden. Laupheim ist Mittelzentrum und versorgt sein Umland mit einem vielfältigen Angebot an höherwertigen Einrichtungen und Arbeitsplätzen. Insofern ist für Laupheim ein Einpendlerüberschuss i. H. v ca. 2.800 zu verzeichnen und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem höherrangigen Straßennetz der Gemeinde zu erwarten. Das Verkehrsaufkommen auf der L 265 (Ulmer bzw. Biberacher Straße) beträgt bis zu 13.568 Kfz/24h. Das Verkehrsaufkommen auf der L 257 (nach/von Untersulmentingen) beträgt mehr als 10.000 Kfz/24h. Hierbei sind neben Verkehren in das Mittelzentrum Laupheim auch Verkehre in das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm bzw. zur Kreisstadt Biberach a. d. Riß zu verzeichnen. Verkehrsströme zur AS Laupheim Mitte und zur AS Laupheim Süd aus Richtung Untersulmentingen werden durch die Stadt Laupheim gelenkt. Dem Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs im Landkreis Biberach wird ein weiteres Wachstum i. H. v. 14,9 % prognostiziert. Somit ist von einer künftig noch höheren Belastung der Ortsdurchfahrt von Laupheim auszugehen. Die AS Laupheim-Zentrum ist im Flächennutzungsplan 2015 der Verwaltungsgemeinschaft Laupheim dargestellt und wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Laupheim als Alternative zur Reduzierung der lärmbedingten Emissionen durch den motorisierten Verkehr im innerstädtischen Bereich behandelt.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der AS Laupheim-Zentrum könnte die Innenstadt von Laupheim (v. a. L 265, L 259 und L 257), vom Durchgangsverkehr entlastet und so deren Attraktivität gesteigert werden. Die Andienung der Einkaufs- und Dienstleistungsbetriebe würde dabei nicht eingeschränkt. Mit der AS Laupheim-Zentrum könnte die Landesstraße L 257 direkt an die B 30 anschließen und somit zu einer weiteren Verbesserung der Anbindung von Untersulmentingen, Kirchbierlingen und Rottenacker an die großräumige Nord-Süd-Achse führen.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um den Neubau einer zusätzlichen Anschlussstelle an die bestehende Bundesstraße B 30. Die Maßnahme führt zur Entlastung der Ortsdurchfahrten von Laupheim und zu einer verbesserten Anbindung von Regionsteilen mit den Orten Untersulmentingen, Kirchbierlingen und Rottenacker an das Bundesfernstraßennetz. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächennutzungsplan 2015 der Verwaltungsgemeinschaft Laupheim. ▪ BAST (2013): Straßenverkehrszählung 2010. ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015). ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.

B 30 AS Biberach Zentrum	
Lage	Die AS Biberach Zentrum könnte sich im Schnittpunkt der B 30 und der K 7532 ca. 3 km südlich der AS Biberach-Nord befinden und auf den Gemarkungen Biberach a. d. Riß und Maselheim liegen.
Erläuterung	Mit der AS Biberach Zentrum wird der geplante Aufstieg B 30 (K 7532) an das Fernstraßennetz angebunden.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	siehe Maßnahme K 7532 Neubau Aufstieg B 30 (B V 1.1.2 V (3))
Gesamtabwägung	
Datengrundlagen	

B 30/B 465 AS Oberessendorf	
Lage	Die AS Oberessendorf könnte sich im Schnittpunkt der B 30 und der B 465 befinden und nördlich von Oberessendorf auf der Gemarkung Eberhardzell liegen.
Erläuterung	Die AS Oberessendorf steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Maßnahme B 30 Ausbau Hochdorf – südliche Landkreisgrenze. Mit der AS Oberessendorf wird die überregionale Verbindungsachse B 465 an die im Abschnitt Hochdorf – südliche Landkreisgrenze künftig vierstreifig ausgebaute B 30 angebunden.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	siehe Maßnahme B 30 Ausbau Hochdorf – südliche Landkreisgrenze (B V 1.1.2 V (2))
Gesamtabwägung	
Datengrundlagen	

Nr.	6
Plansatz	B V 1.1.2 V (2)

Maßnahme	Vorschläge zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Regionsteilen sowie zur Erhöhung der Verbindungsqualität und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes
----------	--

Durch den (kapazitiven) Ausbau von Straßen können Verkehre beschleunigt und zugleich auch deren Verlässlichkeit gesteigert werden. Damit können Erreichbarkeitsdefizite von Regionsteilen abgebaut und Verbindungsqualitäten erhöht werden.

A 7 Ausbau AK Ulm/Elchingen – AD Hittistetten	
Erläuterung	<p>Die Ausbaumaßnahme der A 7 würde sich zwischen dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen und dem Autobahndreieck Hittistetten befinden und im Landkreis Neu-Ulm liegen. Die A 7 ist eine internationale Fernstraße mit großräumiger Verbindungsfunktion. Sie verläuft in Nord-Süd-Richtung durch die Region und verbindet u. a. die Oberzentren [Würzburg], Ulm/Neu-Ulm, Memmingen und [Kempten]. Im Abschnitt AK Ulm/ Elchingen – AD Hittistetten überlagern sich Nord-Süd-Verkehre mit West-Ost-Verkehren sowie mit Binnenverkehren.</p> <p>Die Verkehrsbelastung im Abschnitt AK Ulm/Elchingen (A 8) – AS Nersingen beträgt mehr als 52.000 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 12,8 % (Straßenverkehrszählung 2015). Zwischen AS Nersingen – AD Hittistetten beträgt das Verkehrsaufkommen ca. 46.700 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 11,9 %. Im Vergleich zur Straßenverkehrszählung 2010 entspricht dies einem Zuwachs von über 10 %. Es wird eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der A 7 prognostiziert (siehe PTV 2017). Sowohl der MIV als auch das Transportaufkommen werden in der Region bis zum Jahr 2030 zunehmen. Hohe Steigerungsraten (14,3 % bzw. 22,5 %) werden v. a. für den Landkreis Neu-Ulm prognostiziert. Auch die Gesamtfahrleistungen werden weiter steigen. Der prognostizierte Zuwachs der Fahrleistungen auf Autobahnen beträgt insgesamt 19,4 %, wobei die LKW-Fahrleistung um 47 % ansteigen wird (PKW + 13 %).</p> <p>In Zusammenhang mit den Maßnahmen Neubau Querspange B 30 – B 311, Neubau Neu-Ulm (B 28/B 30) – östlich Neu-Ulm und dem vierstreifigen Ausbau Neu-Ulm – AS Nersingen (A 7) bildet die A 7 im Abschnitt AK Ulm/Elchingen – AS Nersingen künftig ein bedeutendes Teilstück einer großräumigen West-Ost-Achse. Die großräumigen West-Ost-Verkehre in/von Richtung der A 8 könnten über den o. g. Streckenverlauf (sog. äußerer Ring) gelenkt und damit die Durchgangsverkehre im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm reduziert werden. Bei Übernahme dieser Entlastungsfunktion für das Oberzentrum wird ein über die Prognosen hinausgehendes Verkehrsaufkommen erwartet und eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der A 7 im Abschnitt AK Ulm/Elchingen – AD Hittistetten befürchtet.</p> <p>Im weiteren Verlauf der A 7 soll die Autobahn zwischen dem AD Hittistetten und der AS Memmingen-Süd von vier auf sechs Fahrstreifen erweitert werden. Der Ausbau ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. In der Stellungnahme zum Referentenentwurf des BVWP 2030 forderte der Regionalverband bereits die Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der A 7 auch im Abschnitt AK Ulm/Elchingen und AD Hittistetten in den BVWP 2030. Die Stellungnahme wurde am 12. April 2016 vom Planungsausschuss beschlossen.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit einem kapazitätssteigernden sechsspürigen Ausbau der A 7 im Abschnitt AK Ulm/Elchingen – AD Hittistetten könnte die Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraße gesteigert und die Zuverlässigkeit der Verkehre in diesem Streckenabschnitt weiter erhöht werden. Die kapazitätserhöhende Maßnahme könnte für den Binnen- als auch den Fernverkehr Verbesserung bringen und das regionalbedeutsame Straßennetz sinnvoll ergänzen. Mit einem sechsstreifigen Ausbau könnten potentielle zusätzliche West-Ost-Verkehre abgewickelt werden, die als Folge einer möglichen großräumigen West-Ost-Achse B 311 – Querspange B 311/B 30 – B 30 – B 10 – A 7 entstehen. Die West-Ost-Verkehre könnten damit gestärkt sowie die Anbindung der westlichen Regionsteile an das internationale Fernstraßennetz weiter verbessert werden. Zugleich könnten Verkehrsbelastungen auf das nachgeordnete Straßennetz im Zentrum Ulm/Neu-Ulm, v. a. durch Verlagerung von Durchgangsverkehren, reduziert werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um den sechsstreifigen Ausbau der A 7 im Abschnitt AK Ulm/Elchingen – AD Hittistetten. Die Maßnahme führt zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes. Erreichbarkeitsdefizite von Regionsteilen können dadurch abgebaut sowie die Verbindungsqualität zwischen Zentralen Orten als auch die Verlässlichkeit von Verkehren erhöht werden; insbesondere bei einem künftig weiter steigenden Verkehrsaufkommen. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2013): Straßenverkehrszählung 2010. ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.

B 10 Ausbau Dornstadt – Luizhausen	
Erläuterung	<p>Die Ausbaumaßnahme der B 10 würde sich zwischen Dornstadt und Luizhausen im Alb-Donau-Kreis auf der Gemarkung Dornstadt befinden. Die B 10 hat eine überregionale Verbindungsfunktion mit gleichzeitiger bedeutender innerregionaler Erschließungsfunktion. Sie verbindet das Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm mit der europäischen Metropolregion [Stuttgart] und bindet das Mittelzentrum [Geislingen a. d. Steige] sowie das Kleinzentrum Amstetten/Lonsee an das Fernverkehrsnetz an. Die Pendlerverflechtungen in dem Regionsteil sind insbesondere zum Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm stark ausgeprägt. Von [Geislingen a. d. Steige] pendeln 406 Personen, von Lonsee 604 Personen und von Amstetten 209 Personen in das Oberzentrum.</p> <p>Die Verkehrsbelastung der B 10 beträgt im o. g. Abschnitt 15.850 Kfz/24h im Jahr 2015, bei einem Schwerver-</p>

	<p>kehranteil von 1.007 Kfz/24h (ca. 6,8 %). Die Fahrleistung in der Region wird bis 2030 um 13 % gegenüber dem Jahr 2010 zunehmen, wobei die Fahrleistungen, v. a. im LKW-Verkehr, auf den Bundesfernstraßen überdurchschnittlich steigen.</p> <p>Im Bereich Denkental, zwischen Dornstadt und Luizhausen, ist eine Steigungstrecke zu überwinden, welche von LKW mitunter nur mit niedrigen Geschwindigkeiten zu bewältigen ist. Dies führt zu Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses sowie u. U. zu teils gefährlichen Überholvorgängen. Ein Ausbau des Streckenabschnitts wurde bereits im Regionalplan der Region Donau-Iller aus dem Jahr 1987 aufgeführt.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit Anlage einer zusätzlichen Kriechspur im Abschnitt Dornstadt – Luizhausen könnten die Verkehre auf der B 10 zwischen dem Mittelzentrum [Geislingen a. d. Steige] und dem Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm beschleunigt und die Verbindungsqualität der überregionalen Verbindungsachse weiter gesteigert werden. Es würden weitere Überholmöglichkeiten geschaffen und folglich könnte damit auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um den mehrstreifigen Ausbau der B 10 im Abschnitt Dornstadt – Luizhausen. Die Maßnahme führt zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes. Die Verkehre auf der Achse könnten beschleunigt und die Verbindungsqualität zwischen Zentralen Orten erhöht werden. Zugleich kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015). ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ RVDI (1987): Regionalplan Donau-Iller.

B 30 Ausbau AS Dellmensingen – AD Neu-Ulm (B 28/B 30)	
Erläuterung	<p>Die Ausbaumaßnahme der B 30 würde sich zwischen der AS Dellmensingen (Einmündung Querspange B 30/B 311) und dem AD Neu-Ulm (B 28/B 30) befinden. Die Maßnahme würde zum Großteil im Stadtgebiet Ulm liegen und in geringerem Ausmaß Flächen im Landkreis Neu-Ulm in Anspruch nehmen. Die B 30 ist eine großräumige Verbindungsachse mit autobahnähnlicher Funktion bei gleichzeitiger innerregionaler Erschließungsfunktion. Sie verbindet die Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und [Weingarten/Ravensburg/Friedrichshafen]. Die Verkehrsbelastung auf der Nord-Süd-Achse beträgt im Abschnitt AS Achstetten – AS Ulm-Wiblingen 28.593 Kfz/24h und steigert sich im Abschnitt Ulm-Wiblingen – AD Neu-Ulm auf ca. 45.000 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil im letztgenannten Abschnitt beträgt mit mehr als 5.000 Fahrzeugen ca. 12 %. Auf den Autobahnen und Bundesstraßen steigen die Fahrleistungen, v. a. im LKW-Verkehr, vsl. überdurchschnittlich. Im LKW-Verkehr wird im Alb-Donau-Kreis ein Anstieg von 40 % bzw. im Landkreis Biberach um 34 % angenommen. Der prognostizierte Anstieg im MIV beträgt für die Kreise Alb-Donau und Biberach 14,0 % bzw. 14,9 %. Zwischen den Kreisen Alb-Donau, Biberach und Ulm werden zudem steigende Verflechtungen erwartet. Mit Fertigstellung der Querspange zwischen der B 311 (Oberdisingen) und der B 30 (Dellmensingen) werden Mehrverkehre im Abschnitt AS Dellmensingen – AD Neu-Ulm erwartet. Nach Verkehrsfreigabe der Querspange werden auf dem nördlichen Abschnitt der B 30 die überregionalen Nord-Süd- und die überregionalen West-Ost-Verkehre sowie zusätzliche innerregionale Verkehre gebündelt und die Ortsdurchfahrten Ulm und Erbach vom Durchgangsverkehr entlastet. Das erwartete Verkehrsaufkommen auf der Querspange Erbach – Dellmensingen (B 30) beträgt 12.600 – 15.600 Kfz/24h. Dabei wird im nördlichen Teil der B 30 im Abschnitt AS Dellmensingen – AD Neu-Ulm (B 28/B 30) mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von mehr als 10.000 Kfz/24h gerechnet. In Zusammenhang mit den Maßnahmen Neubau Querspange B 30 – B 311, Neubau Neu-Ulm (B 28/B 30) – östlich Neu-Ulm und dem vierstreifigen Ausbau Neu-Ulm – AS Nersingen (A 7) bildet die B 30 in diesem Abschnitt ein zentrales Teilstück einer großräumigen West-Ost-Achse. Die großräumigen West-Ost-Verkehre in/von Richtung der A 8 könnten über den o. g. Streckenverlauf (sog. äußerer Ring) gelenkt und damit die Durchgangsverkehre im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm reduziert werden. Bei Übernahme dieser Funktion wird ein über die Prognosen hinausgehendes Verkehrsaufkommen erwartet und eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der B 30 im Abschnitt AS Dellmensingen – AD Neu-Ulm A 7 mit weiträumigen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz, v. a. auf das nachgelagerte Netz des Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm, in der Region Donau-Iller befürchtet. Mit Stellungnahme zum Referentenentwurf des BVWP 2030 forderte der Regionalverband die Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der B 30 im Abschnitt AS Dellmensingen – AD Neu-Ulm in den BVWP 2030. Die Stellungnahme wurde am 12. April 2016 vom Planungsausschuss beschlossen. Eine Überlastung der B 30 ist u. U. mit negativen Folgen für den Wirtschaftsstandort Donau-Iller bzw. Ulm/Neu-Ulm verbunden. Die B 30 erschließt das Industriegebiet Donaual und bindet es an das Fernstraßennetz an. Eine alternative Erschließung über die B 311 alt würde zu Belastungen des nachgelagerten Straßennetzes, v. a. der Städte Ulm und Erbach, führen.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit einem Ausbau der B 30 im Abschnitt AS Dellmensingen - AD Neu-Ulm könnte die Kapazität der B 30 für die sich überlagernden Nord-Süd- und West-Ost-Verkehre gesteigert und die Leistungsfähigkeit des regionalbedeutenden Straßennetzes erhöht werden. Überlastungen mit Folgewirkungen auf das nachgelagerte Netz (v. a. Mehrverkehre in den Ortsdurchfahrten von Ulm und Erbach) könnten minimiert und die Zuverlässigkeit der Verkehre auf der B 30, auch bei einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen, erhöht werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um den mehrstreifigen Ausbau der B 30 im Abschnitt AS Dellmensingen - AD Neu-Ulm. Die Maßnahme führt zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes. Mögliche Überlastungen mit Folgewirkungen auf das nachgelagerte Netz könnten verhindert und die Verbindungsqualität zwischen Zentralen Orten sichergestellt werden. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ RP TÜBINGEN (2017): Daten und Kosten zur Querspange B 311 – B 30.
B 30 Ausbau Hochdorf – südliche Landkreisgrenze	
Erläuterung	<p>Die Ausbaumaßnahme der B 30 würde sich südlich der geplanten Anschlussstelle Hochdorf (B 30/L 284) im Landkreis Biberach auf den Gemarkungen Ingoldingen, Hochdorf und Eberhardzell befinden. Im Zuge der Maßnahme soll eine höhenfreie Anschlussstelle der B 465 an die B 30 realisiert werden. Die B 30 ist eine großräumige Verbindungsachse mit autobahnähnlicher Funktion bei gleichzeitiger innerregionaler Erschließungsfunktion. Sie verbindet die Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und [Weingarten/Ravensburg/ Friedrichshafen].</p> <p>Im Abschnitt AD Neu-Ulm – Biberach (Jordanbad) ist die B 30 vierstreifig ausgebaut und soll auch im Abschnitt Biberach (Jordanbad) – Hochdorf auf je zwei Richtungsfahrbahnen erweitert werden (Vordringlicher Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen). Auch in der Region Bodensee-Oberschwaben ist ein vierstreifiger Ausbau der B 30 häufig erfolgt bzw. in Planung. Ein vierstreifiger Ausbau der B 30 im Abschnitt AS Hochdorf – südliche Landkreisgrenze wäre somit ein Lückenschluss hin zu einer vollständig mehrspurigen Nord-Süd-Achse. Ab dem Ende der geplanten Ausbaumaßnahme Biberach (Jordanbad) – Hochdorf bis zur südlichen Landkreisgrenze führt die B 30 zweistreifig östlich an Unteressendorf und westlich an Oberessendorf vorbei. Die B 30 verläuft dabei bei Unteressendorf nahe der Wohnbebauung. In Oberessendorf wurde beidseitig an die Bundesstraße angebaut. Im Flächennutzungsplan 2020 der Verwaltungsgemeinschaft Biberach ist ein mehrstreifiger Ausbau der B 30 mit einer Abrückung von Unteressendorf und einer Umfahrung von Oberessendorf vermerkt. Die Planungen werden übernommen und regionalplanerisch ausgeformt.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf der B 300 beträgt im Abschnitt Eberhardzell – Hochdorf 17.835 Kfz/24h. Auf den Autobahnen und Bundesstraßen steigen die Fahrleistungen, v. a. im LKW-Verkehr, überdurchschnittlich. Es wird im Landkreis Biberach ein Anstieg im LKW-Verkehr um 34 % erwartet und auch im MIV soll das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen (Landkreis Biberach +14,9 %). Zudem werden zwischen den Regionen Donau-Iller und Bodensee-Oberschwaben zunehmende Verflechtungen erwartet. Diese werden auch über die B 30 abgewickelt werden. Bei einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens würde die Verkehrsbelastung des Abschnitts auf mehr als 20.000 Kfz/24h steigen. Folglich werden Überlastungen der B 30 im Abschnitt AS Hochdorf – südliche Landkreisgrenze mit Auswirkungen auf das nachgelagerte Straßennetz befürchtet. Ein Ausbau des Streckenabschnitts wurde bereits im Regionalplan aus dem Jahr 1987 aufgeführt.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Die Ausbaumaßnahme stellt einen Lückenschluss entlang der großräumigen Verbindungsstraße mit überregionalem Belang dar und ist nicht ausschließlich regional zu betrachten. Mit einem vierstreifigen Ausbau im Abschnitt AS Hochdorf – südliche Landkreisgrenze könnte die Leistungsfähigkeit der B 30 gesteigert und die Verkehre beschleunigt werden. Einem möglichen Abfall der Verbindungsqualität könnte frühzeitig entgegengewirkt werden. Durch eine Neutrassierung i. V. m. einem Abrücken der B 30 bei Unteressendorf in Richtung Osten, könnten die Einwohner vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs, v. a. Lärm und Luftschadstoffe, besser geschützt werden. Durch die Umfahrung von Oberessendorf mit Begradigung des Streckenverlaufs könnten die Verkehre auf der Achse beschleunigt, die Einwohner von Oberessendorf vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs entlastet und eine weitere Siedlungsentwicklung (Gewerbe) ermöglicht werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um den mehrstreifigen Ausbau der B 30 im Abschnitt AS Hochdorf – südliche Landkreisgrenze. Die Maßnahme führt zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnitts und der Entlastung der Orte Ober- und Unteressendorf. Überlastungen könnten verhindert und die Verbindungsqualität der Achse zwischen Zentralen Orten sichergestellt werden. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ Flächennutzungsplan 2020 (Verwaltungsgemeinschaft Biberach). ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.
B 311 Ausbau östlich Ehingen (Donau)	
Erläuterung	<p>Die Ausbaumaßnahme der B 311 würde sich östlich der Stadt Ehingen (Donau) zwischen der Kreuzung B 311/K 7413 und der Neubaumaßnahme Erbach – Dellmensingen (B 30) im Alb-Donau-Kreis befinden. Sie würde auf den Gemarkungen Ehingen (Donau), Öpfingen und Oberdisingen liegen. Im Rahmen der Maßnahme sollten die Knoten Nasgenstadt und Öpfingen höhenfrei gemacht werden. Die B 311 ist eine großräumige West-Ost-Achse im südlichen Baden-Württemberg mit autobahnähnlicher Funktion. Sie verbindet die Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und [Villingen-Schwenningen] und bindet dabei die Mittelzentren Ehingen (Donau), Riedlingen, [Sigmaringen] und [Tuttlingen] an. Die B 311 ist für die Wirtschaft in der Region sowie der benachbarten Regionen von hoher Bedeutung. Dies spiegelt sich u. a. im überdurchschnittlich hohen LKW-Anteil (bis zu 30 %) auf der West-Ost-Achse.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt östlich Ehingen (Donau) beträgt 11.820 Kfz/24h, bei einem Schwerkverkehrsanteil von 11,4 %. Auf den Autobahnen und Bundesstraßen steigen die Fahrleistungen, v. a. im LKW-Verkehr, vsl. überdurchschnittlich (40 % im Alb-Donau-Kreis bzw. 34 % im Landkreis Biberach). Der prognostizierte Anstieg des MIV beträgt für die Landkreise Alb-Donau und Biberach 14,0 % bzw. 14,9 %. Zwischen den Kreisen Alb-Donau, Biberach und Ulm werden zudem steigende Verflechtungen erwartet.</p> <p>Mit Fertigstellung der Querspange Erbach – Dellmensingen steigt die Bedeutung der B 311 zusätzlich. Mittels Fahrzeitreduzierungen und den Wegfall von Ortsdurchfahrten wird die Anbindung der Raumschaft an das nationale und internationale Fernstraßennetz verbessert. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Querspange zwischen B 311 und B 30 beträgt 12.600 – 15.600 Kfz/24h. Dabei wird ein zusätzliches Verkehrsauf-</p>

	kommen auf der B 311, v. a. im Abschnitt Ehingen (Donau) – Querspanne B 311/B 30, erwartet. In Zusammenhang mit den Maßnahmen Neubau Querspanne B 30 – B 311, Neubau Neu-Ulm (B 28/B 30) – östlich Neu-Ulm und dem vierstreifigen Ausbau Neu-Ulm – AS Nersingen (A 7) bildet die B 311 in diesem Abschnitt ein Teilstück einer großräumigen West-Ost-Achse. Bei Realisierung der Maßnahmen entsteht eine überregional bedeutsame West-Ost-Achse, die die B 311 direkt an die Autobahn A 7 bzw. im weiteren Verlauf über das AK Ulm/Elchingen an die A 8 anbinden würde. Damit verbunden wäre eine vsl. weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der B 311 und eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit im zweistreifigen Abschnitt östlich Ehingen (Donau) wird befürchtet.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit einem Ausbau könnte die Leistungsfähigkeit der B 311 erhöht und die West-Ost-Achse in ihrer Funktion gestärkt werden. Die Verbindungsqualität könnte verbessert und mögliche Überlastungen im Straßennetz verhindert werden. Zugleich könnten, indem zusätzliche Überholmöglichkeiten geschaffen würden, die Verkehre auf der Achse beschleunigt und Erreichbarkeitsdefizite im südwestlichen Regionsteil sowie in Teilen der benachbarten Regionen abgebaut werden. Mit der Maßnahme könnte ein Beitrag zur Festigung und Stärkung der Wirtschaftsstandorte entlang der B 311 in den Landkreisen Alb-Donau und Biberach geleistet werden, da der Zeitaufwand zur Erreichung der Bundesautobahnen A 7 und A 8 sowie der Bundesstraße B 30 abnimmt.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um den mehrstreifigen Ausbau der B 311 im Abschnitt östlich Ehingen (Donau). Die Maßnahme führt zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes und somit der gesamten West-Ost-Achse. Mögliche Überlastungen könnten verhindert und die Verbindungsqualität der Achse zwischen Zentralen Orten sichergestellt werden. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BBSR (2015): Erreichbarkeitsmodell des BBSR. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ PTV (2016): Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse. B 311 zwischen Tuttlingen und Ulm. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ RP TÜBINGEN (2017): Daten und Kosten zur Querspanne B 311 – B 30.

B 311 Ausbau westlich Ehingen (Donau)	
Erläuterung	Die Ausbaumaßnahme der B 311 würde westlich von Ehingen (Donau) (Kreuzung B 311/B 465) im Alb-Donau-Kreis auf der Gemarkung Ehingen (Donau) liegen. Die B 311 ist eine großräumige West-Ost-Achse im südlichen Baden-Württemberg mit autobahnähnlicher Funktion. Sie verbindet die Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und [Villingen-Schwenningen] und bindet dabei die Mittelzentren Ehingen (Donau), Riedlingen, [Sigmaringen] und [Tuttlingen] an. Die B 311 ist für die Wirtschaft in der Region sowie der benachbarten Regionen von hoher Bedeutung. Dies spiegelt sich u. a. im überdurchschnittlich hohen LKW-Anteil (bis zu 30 %) auf der West-Ost-Achse. Die Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt westlich Ehingen (Donau) beträgt zwischen 11.287 Kfz/24h und 12.748 Kfz/24h, bei einem Schwerverkehrsanteil von bis zu 12,5 % (Straßenverkehrszählung 2015). Auf den Autobahnen und Bundesstraßen steigen die Fahrleistungen, v. a. im LKW-Verkehr, überdurchschnittlich. Im LKW-Verkehr wird im Alb-Donau-Kreis ein Anstieg von 40 % bzw. im Landkreis Biberach um 34 % angenommen. Der prognostizierte Anstieg des MIV beträgt für die Landkreise Alb-Donau und Biberach 14,0 % bzw. 14,9 %. Zwischen den Kreisen Alb-Donau, Biberach und Ulm werden zudem steigende Verflechtungen erwartet. Mit Fertigstellung der Querspanne Erbach – Dellmensingen steigt die Bedeutung der B 311 zusätzlich. Mittels Fahrzeitreduzierungen und den Wegfall von Ortsdurchfahrten wird die Anbindung der Raumschaft an das nationale und internationale Fernstraßennetz verbessert. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Querspanne zwischen B 311 und B 30 beträgt 12.600 – 15.600 Kfz/24h. Dabei wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf der B 311, v. a. im Abschnitt Ehingen (Donau) – Querspanne B 311/B 30, erwartet. In Zusammenhang mit den Maßnahmen Neubau Querspanne B 30 – B 311, Neubau Neu-Ulm (B 28/B 30) – östlich Neu-Ulm und dem vierstreifigen Ausbau Neu-Ulm – AS Nersingen (A 7) bildet die B 311 in diesem Abschnitt ein Teilstück einer großräumigen West-Ost-Achse. Bei Realisierung der Maßnahmen entsteht eine überregional bedeutsame West-Ost-Achse, die die B 311 direkt an die Autobahn A 7 bzw. im weiteren Verlauf über das AK Ulm/Elchingen an die A 8 anbinden würde. Damit verbunden wäre eine vsl. weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der B 311. Die B 311 ist westlich von Ehingen (Donau) zweistreifig ausgebaut. Sie folgt dem Geländeverlauf und überwindet einen Höhenunterschied von ca. 70 Höhenmetern. Dies führt zu einer Verlangsamung der Verkehre, v. a. durch den Schwerverkehr, sowie zu teils gefährlichen Überholvorgängen. Ein Ausbau der B 311 westlich von Ehingen (Donau) ist im Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Ehingen (Donau) dargestellt und wird übernommen. Ein Ausbau des Streckenabschnitts wurde bereits im Regionalplan aus dem Jahr 1987 aufgeführt.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit einem Ausbau der B 311 könnten die Verkehre beschleunigt und damit die Verbindungsqualität der überregionalen Verbindungsachse gesteigert werden. Dies könnte zu einem Abbau der Erreichbarkeitsdefizite der südwestlichen Regionsteile sowie in Teilen der benachbarten Regionen führen. Gleichzeitig könnte mit der Anlage einer zusätzlichen Fahrspur bzw. der Schaffung von Überholmöglichkeiten ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um den Ausbau der B 311 im Abschnitt westlich Ehingen (Donau). Die Maßnahme führt zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes und somit der gesamten West-Ost-Achse. Die Verkehre auf der Achse könnten beschleunigt und die Verbindungsqualität zwischen Zentralen Orten erhöht werden. Zugleich kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BBSR (2015): Erreichbarkeitsmodell des BBSR. ▪ Flächennutzungsplan der Stadt Ehingen mit Teilorten und Verwaltungsgemeinschaften (Rechtsverbindlich)

	<p>seit 06.02.2004) (Verwaltungsgemeinschaft Ehingen).</p> <ul style="list-style-type: none"> PTV (2016): Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse. B 311 zwischen Tuttlingen und Ulm. PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. RVDI (1987): Regionalplan Donau-Iller.
L 1230 Ausbau AS Merklingen (A 8) – Machtolsheim	
Erläuterung	<p>Die Ausbaumaßnahme der L 1230 würde sich unmittelbar anschließend an die AS Merklingen (A 8) in Richtung Machtolsheim bzw. Laichingen befinden und vsl. auf den Gemarkungen Merklingen und Laichingen liegen. Die L 1230 hat eine überregionale Verbindungsfunktion. Sie bindet die Zentralen Orte Laichingen, [Münsingen] und Merklingen/Nellingen an die A 8 an und ist für die Erschließung der Schwäbischen Alb in der Region Donau-Iller und der benachbarten Region Neckar-Alb von hoher Bedeutung.</p> <p>Mit einer Verkehrsbelastung von 12.931 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil 8,8 %) ist der Streckenabschnitt Machtolsheim – Merklingen überdurchschnittlich stark belastet. Das Verkehrsaufkommen des MIV im Alb-Donau-Kreis wird bis zum Jahr 2030 um 14,0 % zunehmen, wobei die Fahrleistungen, bezogen auf die Region Donau-Iller, mit +17 % vsl. überdurchschnittlich zunehmen werden.</p> <p>Mit Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen (Schwäbische Alb) an der Hochgeschwindigkeitsstrecke [Stuttgart] – Ulm wird eine positive Siedlungs- und Gewerbeentwicklung der Gemeinden auf der Alb erwartet. Dies ist i. d. R. mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens verbunden. Zusätzlich werden neue Pendlerverkehre (ÖPSV und MIV) zum neuen Haltepunkt erwartet, die zu einer zusätzlichen Verkehrszunahme auf der L 1230 führen. Bei einer weiteren Zunahme des Verkehrs auf der L 1230 befürchtet der Regionalverband eine Überlastung des Abschnitts AS Merklingen (A 8) – Machtolsheim, ggf. mit negativen Auswirkungen auf die A 8.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit der Ausbaumaßnahme könnte die Leistungsfähigkeit der L 1230 im Abschnitt AS Merklingen (A 8) – Machtolsheim erhöht werden. Die Verbindungsqualität könnte verbessert und mögliche Überlastungen im Straßennetz verhindert werden. Die Anbindung von Regionsteilen an das nationale und internationale Verkehrsnetz (Schiene und Straße) gefördert und der Wirtschaftsstandort Laichinger Alb gestärkt werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um den Ausbau der L 1230 im Abschnitt Merklingen (A 8) – Machtolsheim. Die Maßnahme führt zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.
St 2015 Ausbau AS Bad Wörishofen (A 96) – Bad Wörishofen	
Erläuterung	<p>Die Ausbaumaßnahme der St 2015 würde sich anschließend an die AS Bad Wörishofen (A 96) in Richtung Bad Wörishofen befinden und auf den Gemarkungen Türkheim und Bad Wörishofen liegen. Die St 2015 hat eine überregionale Verbindungsfunktion und bindet das Mittelzentrum Bad Wörishofen an die A 96 an.</p> <p>Mit einer Verkehrsbelastung von 12.758 Kfz/24h ist der Streckenabschnitt AS Bad Wörishofen (A 96) – Bad Wörishofen überdurchschnittlich stark belastet. Das Verkehrsaufkommen des MIV im Unterallgäu wird bis zum Jahr 2030 um 16,7 % zunehmen. Die Fahrleistungen um vsl. 12 % zunehmen. Darüber hinaus werden zunehmende Verflechtungen der Kreise Ostallgäu und Kaufbeuren mit dem Landkreis Unterallgäu erwartet. Dies wird vsl. zu weiteren Mehrverkehren auf der St 2015 führen. Bei einer weiteren Zunahme des Verkehrs wird eine Überlastung der St 2015 im Abschnitt AS Bad Wörishofen (A 96) - Bad Wörishofen befürchtet, ggf. mit negativen Auswirkungen auf die A 96.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit der Ausbaumaßnahme könnte die Leistungsfähigkeit der St 2015 im Abschnitt AS Bad Wörishofen (A 96) – Bad Wörishofen erhöht werden. Die Verbindungsqualität könnte verbessert und mögliche Überlastungen im Straßennetz verhindert werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um den Ausbau der St 2015 im Abschnitt AS Bad Wörishofen (A 96) – Bad Wörishofen. Die Maßnahme führt zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßenabschnittes. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.
St 2031 Beseitigung Bahnübergang Allgäuer Straße in Memmingen	
Erläuterung	<p>Die Maßnahme würde sich im Stadtgebiet Memmingen an der Ortsdurchfahrt der St 2031 befinden. Die St 2031 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch die Stadt Memmingen und ist zentraler Bestandteil des Verkehrsrings um das historische Stadtzentrum. Die Staatsstraße bindet das Oberzentrum an die A 7 in/aus Richtung Süden an und wird u. a. als Ausweichroute bei Verkehrsstockungen am Autobahnkreuz Memmingen genutzt. Die St 2031 (Allgäuer Straße) Straße quert die Bahnstrecke [München] – Memmingen – [Lindau] höhengleich. Das Verkehrsaufkommen der St 2031 im Abschnitt zwischen AS Memmingen-Süd und Kreuzungspunkt Allgäuer Straße/Luitpoldstraße beträgt 14.034 Kfz/24h. Das Verkehrsaufkommen in der Stadt Memmingen wird bis 2030 um 9,2 % zunehmen, während im Unterallgäu ein Anstieg von 16,7 % prognostiziert wird. Zusätzlich werden die Fahrleistungen in beiden Kreisen sowie u. a. die Verflechtungen mit den Kreisen Oberallgäu und Kempten (Allgäu) zunehmen.</p> <p>Im Bereich des Bahnübergangs Allgäuer Straße an der St 2031 werden, v. a. zu den Hauptverkehrszeiten, regelmäßige Verkehrsstockungen registriert. Nach Inbetriebnahme der ABS 48 (Elektrifizierung und abschnittsweiser geschwindigkeitserhöhender Ausbau der Bahnstrecke [München] – Memmingen – [Lindau]) erfolgt eine Angebotsausweitung der Schienenverkehre auf der Strecke. Weitere Angebotsausweitungen sind im Rahmen der „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ geplant. Mit steigendem Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke ist von einer Erhöhung der Schließzeiten und der Schließhäufigkeiten auszugehen. Dies hat unmittelbare Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der St 2031. Bei einer Verlängerung der Schließzeiten der Bahnschranken wird eine Ver-</p>

	<p>schlechterung der Leistungsfähigkeit der St 2031 mit negativen Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz befürchtet. Eine Planungsvereinbarung zwischen der Stadt Memmingen und der DB AG zur Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs wurde bereits unterzeichnet.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit Beseitigung der höhengleichen Eisenbahnkreuzung der St 2031 mit der Bahnstrecke [München] – Memmingen – [Lindau] könnte die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Stadtgebiet Memmingen gesteigert werden. Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums Memmingen in/aus Richtung Süden über die AS Memmingen-Süd an die A 7 könnte verbessert und Belastungen auf das nachgeordnete Straßennetz vermindert werden. Bereits heute auftretende Verkehrsstockungen könnte mit der Maßnahme entgegengewirkt werden. Zugleich könnte die Maßnahme, durch den Wegfall von Zwangspunkten in der Fahrplankonstruktion, die Regio-S-Bahn Donau-Iller zur Verbesserung des SPNV-Angebotes unterstützen.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um die Höhenfreimachung des Bahnübergangs Allgäuer Straße (St 2031) in Memmingen. Die Maßnahme führt zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und zu einer Verbesserung der Anbindung des Oberzentrums Memmingen an das internationale Fernstraßennetz. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ RMCON/IVE (2018): Untersuchung Illertalbahn. Abschnitt Ulm – Memmingen. ▪ Planungen zu den „Memminger Halten“ (Stand: 2013 – heute). ▪ SMA+PARTNER (2018): Regionales SPNV-Zielkonzept (Stand: 17.08.2016). ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.

Nr.	7
Plansatz	B V 1.1.2 V (3)

Maßnahme	Vorschläge zur Beseitigung von Ortsdurchfahrten
----------	---

Durch die Weiterentwicklung des regionalbedeutsamen Straßennetzes, u. a. durch die Beseitigung von Ortsdurchfahrten, soll die Verbindungsqualität zwischen den Zentralen Orten verbessert sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Ortskernen erhöht werden.

B 16 Neubau Ortsumfahrung Krumbach (West)	
Erläuterung	<p>Die Ortsumfahrung könnte westlich des Mittelzentrums Krumbach verlaufen und die Straßen B 16, St 2018, St 2019 und B 300 verbinden. Die Maßnahme würde auf den Gemarkungen Krumbach und Deisenhausen liegen. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die B 16 ist eine großräumige Nord-Süd-Verkehrsachse in Bayern und verbindet u. a. die Oberzentren [Dillingen/Lauingen], Günzburg/Leipheim, und [Kaufbeuren]. Dabei bindet sie die Mittelzentren Ichenhausen, Krumbach und Mindelheim in der Region an. Die B 16 verläuft durch die Innenstadt von Krumbach (zwei Abbiegungen), wo sich die Verkehre der B 16 mit den Verkehren auf der B 300 überschneiden.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf der B 16 beträgt nördlich von Krumbach 5.787 Kfz/24h bzw. 5.137 Kfz/24h südlich, bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 6 %. Im gemeinsamen Abschnitt mit B 300 im Stadtgebiet Krumbach beträgt das Verkehrsaufkommen 15.000 Kfz/24h. Bis zum Jahr 2030 wird in den Landkreisen Günzburg und Unterallgäu ein Anstieg des Verkehrsaufkommens im motorisierten Verkehr in Höhe von 11,3 % bzw. 16,7 % prognostiziert. Die Fahrleistungen auf den Bundesstraßen in der Region werden vs. um 14 % steigen, wobei im Landkreis Günzburg mit 24 % ein überdurchschnittlicher Anstieg erwartet wird. Daneben werden zunehmende Verflechtungen u. a. zwischen den Kreisen Günzburg und Unterallgäu prognostiziert. Neben Durchgangsverkehren sind Quell-Ziel-Verkehre ins Mittelzentrum zu verzeichnen.</p> <p>Im Rahmen der Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans Krumbach, im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Krumbach, wurden die Effekte einer Westumfahrung von Krumbach geprüft. Der Durchgangsverkehr in Krumbach beträgt ca. 40 % am Gesamtverkehrsaufkommen, davon jedoch ein geringeres Verkehrspotential im Nord-Süd-Verkehr. Die Südumfahrung von Krumbach (B 300) ist in den Vordringlichen Bedarf im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen. Diese Umfahrung entlastet die Ortsdurchfahrt Krumbach vom West-Ost-Durchgangsverkehr, nicht jedoch Verkehre in bzw. von Richtung Norden.</p> <p>Die B 16 soll als landesweite Nord-Süd-Achse mit großräumiger Verbindungsfunktion gestärkt werden. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind entlang der B 16, u. a. auch in der Region Donau-Iller, weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Verkehre und Entlastung der Ortsdurchfahrten enthalten. Mit Hinblick auf den Gesamtausbau der Landesachse wird mit einer Beschleunigung der Verkehre und einem einhergehenden weiter steigenden Verkehrsaufkommen entlang der B 16 gerechnet. Die Ortsdurchfahrten von Loppenhausen und Krumbach sind, nach Realisierung aller Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, die einzig verbleibenden im Abschnitt [Roding (Landkreis Cham)] – Mindelheim und sind fehlende Lückenschlüsse und somit Brüche in der künftigen Streckencharakteristik der B 16.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit der Neubaumaßnahme könnte die Ortsdurchfahrt von Krumbach von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet und ein Beitrag zur Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt geleistet werden. In Zusammenhang mit einer Südumgehung von Krumbach (Schwabern) könnte der Durchgangsverkehr größtenteils um das Mittelzentrum Krumbach geführt und somit die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt von Krumbach reduziert werden. Zugleich könnte die Streckencharakteristik der künftig ortsdurchfahrtsfreien B 16 im Abschnitt zwischen [Roding (Landkreis Cham)] und Mindelheim vereinheitlicht und die Verkehre auf der Achse beschleunigt werden. Mit der Maßnahme könnte ein Bruch in der Streckencharakteristik der B 16 mit großräumiger Verbindungsfunktion beseitigt werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung des Mittelzentrums Krumbach (Schwabern). Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Krumbach. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2013): Straßenverkehrszählung 2010. ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ MODUS CONSULT (2009): Fortschreibung Gesamtverkehrsplan Krumbach. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.

B 16 Neubau Ortsumfahrung Loppenhausen	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte östlich von Loppenhausen auf der Gemarkung Breitenbrunn verlaufen. Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Breitenbrunn sowie im Rauminformationssystem Schwaben ist ein möglicher Trassenverlauf einer Ortsumfahrung dargestellt. Ergänzend existieren Überlegungen für eine großräumige gemeinsame Umfahrung von Loppenhausen und Pfaffenhausen. Der Trassenverlauf ist im nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die B 16 ist eine großräumige Nord-Süd-Verkehrsachse in Bayern und verbindet u. a. die Oberzentren [Dillingen/Lauingen], Günzburg/Leipheim, und [Kaufbeuren]. Dabei bindet sie die Mittelzentren Ichenhausen, Krumbach und Mindelheim in der Region an. Die B 16 verläuft durch Loppenhausen und entfaltet eine Zerschneidungs- und Barrierewirkung mit Einschränkung der Aufenthaltsqualität entlang der Hauptstraße.</p>

	<p>Die Verkehrsbelastung der B 16 bei Loppenhausen beträgt 3.490 Kfz/24h, bei einem Schwerverkehrsanteil von 8,1 %. In den Kreisen Günzburg und Unterallgäu wird ein Anstieg des Verkehrsaufkommens im motorisierten Verkehr in Höhe von 11,3 % bzw. 16,7 % prognostiziert. Die Fahrleistungen auf den Bundesstraßen in der Region werden vsl. um 14 % steigen, wobei im Landkreis Günzburg mit 24 % ein überdurchschnittlicher Anstieg erwartet wird. Daneben werden zunehmende Verflechtungen u. a. zwischen den Kreisen Günzburg und Unterallgäu prognostiziert, was vsl. zu einer weiteren Verkehrszunahme auch auf der B 16 und somit in der Ortsdurchfahrt Loppenhausen führen wird.</p> <p>Die B 16 soll als landesweite Nord-Süd-Achse mit großräumiger Verbindungsfunktion gestärkt werden. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind entlang der B 16, u. a. auch in der Region Donau-Iller, weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Verkehre und Entlastung der Ortsdurchfahrten enthalten. Mit Hinblick auf den Gesamtausbau der Landesachse wird mit einer Beschleunigung der Verkehre und einem einhergehenden weiter steigenden Verkehrsaufkommen entlang der B 16 gerechnet. Die Ortsdurchfahrten von Loppenhausen und Krumbach sind, nach Realisierung aller Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, die einzig verbleibenden im Abschnitt [Roding (Landkreis Cham)] – Mindelheim und sind fehlende Lückenschlüsse und somit Brüche in der künftigen Streckencharakteristik der B 16.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Neubaumaßnahme könnte die Ortsdurchfahrt von Loppenhausen von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet werden. Zugleich könnte die Streckencharakteristik der künftig ortsdurchfahrtsfreien B 16 im Abschnitt zwischen [Roding (Landkreis Cham)] und Mindelheim vereinheitlicht und die Verkehre auf der Achse beschleunigt werden. Mit der Maßnahme könnte ein Bruch in der Streckencharakteristik der B 16 mit großräumiger Verbindungsfunktion beseitigt werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ Flächennutzungsplan der Gemeinde Breitenbrunn. ▪ StMF (2018): Rauminformationssystem Schwaben. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

B 28 Neubau Ortsumfahrung Feldstetten	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte südlich des Laichinger Stadtteils Feldstetten auf der Gemarkung Laichingen im Alb-Donau-Kreis verlaufen. Der Trassenverlauf ist im nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die B 28 hat eine überregionale Verbindungsfunktion und verbindet das gemeinsame Mittelzentrum Blaubeuren/Laichingen mit dem gemeinsamen Oberzentrum [Reutlingen/Tübingen] sowie dem Mittelzentrum [Metzingen]. Bei gleichzeitiger innerregionaler Erschließungsfunktion. Die B 28 verläuft durch Feldstetten und entfaltet eine Zerschneidungs- und Barrierewirkung mit Einschränkung der Aufenthaltsqualität entlang der Lange Straße. Innerhalb des Ortszentrums biegt die B 28 nahezu rechtwinklig ab.</p> <p>Die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Feldstetten beträgt 6.854 Kfz/24h bei einem überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsanteil von ca. 10 %. Das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs im Alb-Donau-Kreis wird um vsl. 14,0 % zunehmen. Die Fahrleistungen im Alb-Donau-Kreis werden, bezogen auf die Region, mit 17 % überdurchschnittlich ansteigen. Somit ist auch in der Ortsdurchfahrt von Feldstetten künftig mit einem weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>In der Region wurden bereits mehrere Ortsdurchfahrten der B 28 durch Ortsumfahrungen ersetzt bzw. sind im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Blaustein, Blaubeuren/Gerhausen) enthalten. Bei Realisierung der Maßnahmen des Bedarfsplans wären die Ortsdurchfahrten Ulm und Feldstetten die einzig verbleibenden im Abschnitt der B 28 zwischen Ulm/Neu-Ulm und der westlichen Regionsgrenze bzw. bis [Bad Urach]. Die Ortsdurchfahrt Feldstetten kann insofern als fehlender Lückenschluss betrachtet werden. Die Maßnahme war bereits im Weiteren Bedarf des BVWP 2003 enthalten, jedoch erfolgte keine Umsetzung bzw. Übernahme in den BVWP 2030. Auch ist die Maßnahme im Regionalplan Donau-Iller aus dem Jahr 1987 dargestellt.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Neubaumaßnahme könnte die Ortsdurchfahrt von Feldstetten von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet und, insbesondere in Hinblick auf den hohen Schwerverkehrsanteil, die Verkehrssicherheit innerorts erhöht werden. Zugleich könnte die Streckencharakteristik der B 28 im Abschnitt [Bad Urach] – Ulm vereinheitlicht und die Verkehre auf der Achse beschleunigt werden. Mit der Maßnahme könnte ein Bruch in der Streckencharakteristik der B 28 mit überregionaler Verbindungsfunktion beseitigt werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVBW (2003): Bundesverkehrswegeplan 2003. ▪ BMVI (2015): Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ RVDI (1987): Regionalplan Donau-Iller. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

B 312 Neubau Ortsumfahrung Ahlen (Uttenweiler)	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte östlich von Ahlen auf der Gemarkung Uttenweiler im Landkreis Biberach verlaufen. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die B 312 ist eine großräumige Verbindungsachse zwischen den Oberzentren [Reutlingen/Tübingen] bzw. [Villingen-Schwenningen] und Memmingen unter Einbeziehung der Mittelzentren Riedlingen und Biberach a. d. Riß. Sie führt im Abschnitt Memmingen – [Reutlingen-Tübingen] parallel zu einer Landesentwicklungsachse. Die B 312 hat darüber hinaus eine innerregionale Erschließungsfunktion. Mit Realisierung der Ortsumfahrungen Ringschnait, Ochsenhausen, Erlenmoos und Edenbachen (alle Vordringlicher Bedarf im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) werden die Verkehre auf der West-Ost-Achse beschleunigt und die Bedeutung der Achse für den großräumigen Verkehr zunehmen. Weiter gestärkt wird die West-Ost-Achse mit der Neubaumaßnahme Aufstieg B 30 und Führung der B 312 über die Nordwestumfahrung Biberach a. d. Riß. Die B 312 verläuft durch Ahlen und entfaltet eine Zerschneidungs- und Barrierewirkung mit Einschränkung der Aufenthaltsqualität entlang der Biberacher Straße. Die Ortsdurchfahrt von Ahlen (Uttenweiler) ist, bei einem Schwerverkehrsanteil von mehr als 580 Fahrzeugen pro Tag (ca. 6 %), mit 10.411 Kfz/24h hoch belastet. Es wird ein weiter steigendes Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs (+14,9 % Personenfahrten) und des Güterverkehrs (+14,1 % t/a) im Landkreis Biberach prognostiziert. Die Fahrleistungen auf Bundesstraßen werden um vsl. 14 % steigen, wobei sie im Landkreis Biberach mit 17 % überdurchschnittlich zunehmen. Die Fahrleistungen im Güterverkehr auf Bundesstraßen im Landkreis Biberach steigen vsl. um 34 %.</p> <p>Zwischen dem Mittelzentren Riedlingen und Biberach a. d. Riß (367 Pendler) sowie insbesondere auch zwischen Biberach und Uttenweiler (402 Pendler) sind ausgeprägte Pendlerverflechtungen zu verzeichnen. Bei einer positiven Bevölkerungsentwicklung ist mit weiter zunehmenden Pendlerverflechtungen zu rechnen.</p> <p>Nach den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung sollen großräumige Verbindungen (Verbindungsfunktionsstufe I) möglichst frei von Ortsdurchfahrten sein, da diese zu einem Bruch in der Streckencharakteristik führen.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit der Neubaumaßnahme könnte die Ortsdurchfahrt von Ahlen von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet werden. Zugleich könnte die Streckencharakteristik der B 312 vereinheitlicht und die Verkehre auf der Achse beschleunigt werden. Dadurch könnten Erreichbarkeitsdefizite im westlichen Regionsteil um das Mittelzentrum Riedlingen bzw. in den benachbarten Regionen abgebaut werden. Mit der Maßnahme könnte ein Bruch in der Streckencharakteristik der B 312 mit überregionaler Verbindungsfunktion beseitigt werden. Die Ortsumfahrung Ahlen (Uttenweiler) sollte dabei als Teil von mehreren Einzelmaßnahmen zur Beseitigung der Ortsdurchfahrten entlang der gesamten West-Ost-Achse betrachtet werden. Damit könnten die Empfehlungen der Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung umgesetzt und die Landesentwicklungsachse [Tübingen/Reutlingen] – Riedlingen – Biberach a. d. Riß – Memmingen gestärkt werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015). ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ FGSV (20038): Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN). ▪ RVDI (1987): Regionalplan Donau-Iller. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.
B 312 Neubau Ortsumfahrung Göppingen/Hailtingen	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte aus den Ortsumfahrungen der Orte Göppingen und Hailtingen bestehen und auf den Gemarkungen Unlingen und Dürmentingen im Landkreis Biberach liegen. Aufgrund der geographischen Nähe sollten die Ortsumfahrungen gemeinsam realisiert werden. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die B 312 ist eine großräumige Verbindungsachse zwischen den Oberzentren [Reutlingen/Tübingen] bzw. [Villingen-Schwenningen] und Memmingen unter Einbeziehung der Mittelzentren Riedlingen und Biberach a. d. Riß. Sie führt im Abschnitt Memmingen – [Reutlingen-Tübingen] parallel zu einer Landesentwicklungsachse. Die B 312 hat darüber hinaus eine innerregionale Erschließungsfunktion. Mit Realisierung der Ortsumfahrungen Ringschnait, Ochsenhausen, Erlenmoos und Edenbachen (alle Vordringlicher Bedarf im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) werden die Verkehre auf der West-Ost-Achse beschleunigt und die Bedeutung der Achse für den großräumigen Verkehr zunehmen. Weiter gestärkt wird die West-Ost-Achse mit der Neubaumaßnahme Aufstieg B 30 und gleichzeitiger Führung der B 312 über die Nordwestumfahrung Biberach a. d. Riß.</p> <p>Die Ortsdurchfahrten von Göppingen und Hailtingen sind mit 6.179 Kfz/24h belastet, bei einem überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsanteil von 10 %. Es wird ein weiter steigendes Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs (+14,9 % Personenfahrten) und des Güterverkehrs (+14,1 % t/a) im Landkreis Biberach prognostiziert. Die Fahrleistungen auf Bundesstraßen in der Region werden um vsl. 14 % steigen, wobei sie im Landkreis Biberach mit 17 % überdurchschnittlich zunehmen. Die Fahrleistungen im Güterverkehr auf Bundesstraßen im Landkreis Biberach steigen vsl. um gar 34 %.</p> <p>Nach den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung sollen großräumige Verbindungen (Verbindungsfunktionsstufe I) möglichst frei von Ortsdurchfahrten sein, da diese zu einem Bruch in der Streckencharakteristik führen.</p>

Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Neubaumaßnahme könnten die Ortsdurchfahrten von Göffingen und Hailtingen von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet werden. Zugleich könnte die Streckencharakteristik der B 312 vereinheitlicht und die Verkehre auf der Achse beschleunigt werden. Dadurch könnten Erreichbarkeitsdefizite im westlichen Regionsteil um das Mittelzentrum Riedlingen bzw. in den benachbarten Regionen abgebaut werden. Mit der Maßnahme könnte ein Bruch in der Streckencharakteristik der B 312 mit überregionaler Verbindungsfunktion beseitigt werden. Die Ortsumfahrung Göffingen und Hailtingen sollten dabei als Teil von mehreren Einzelmaßnahmen zur Beseitigung der Ortsdurchfahrten entlang der gesamten West-Ost-Achse betrachtet werden. Damit könnten die Empfehlungen der Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung umgesetzt und die Landesentwicklungsumsachse [Tübingen/Reutlingen] – Riedlingen – Biberach a. d. Riß – Memmingen gestärkt werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer gemeinsamen Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten von Göffingen und Hailtingen. Für Vorschläge ist auf regionalplanarischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ FGSV (20038): Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN). ▪ RVDI (1987): Regionalplan Donau-Iller. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

B 465 Neubau Ortsumfahrungen Sontheim/Weisel	
Erläuterung	Die Neubaumaßnahme könnte nordöstlich der Siedlungsbereiche von Sontheim und Weisel auf der Gemarkung Ehingen (Donau) verlaufen. Aufgrund der geographischen Nähe sollten die Ortsumfahrungen gemeinsam realisiert werden. Im Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Ehingen (Donau) ist durch eine Freihaltetrasse ein möglicher Trassenverlauf einer Ortsumfahrung dargestellt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die B 465 ist eine überregionale Verbindungsumsachse zwischen den Mittelzentren [Münsingen], Ehingen (Donau) und Biberach a. d. Riß sowie im weiteren Verlauf [Leutkirch (Allgäu)]. Sie bindet dabei das Unterzentrum Schemmerhofen an und hat eine innerregionale Erschließungsfunktion. Die Verkehrsbelastung auf der B 465 beträgt im Abschnitt Sontheim und Weisel 6.841 Kfz/24h, bei einem Schwerverkehrsanteil von 7,7 %. Auf den Autobahnen und Bundesstraßen werden überdurchschnittlich zunehmende Fahrleistungen, v. a. im LKW-Verkehr, prognostiziert. Im LKW-Verkehr wird ein Anstieg von 40 % im Alb-Donau-Kreis bzw. von 34 % im Landkreis Biberach angenommen. Der prognostizierte Anstieg des MIV beträgt für die Kreise Alb-Donau und Biberach 14,0 % bzw. 14,9 %. Die Pendlerverflechtungen zwischen den Mittelzentren Ehingen (Donau) und Biberach a. d. Riß sind stark ausgeprägt. Die Summe der Ein- und Auspendler zwischen diesen beiden Orten beträgt 568. Zudem pendeln ca. 180 Personen zwischen Schemmerhofen und Ehingen (Donau). Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind der Neubau der Ortsumfahrungen Ingerkingen und Warthausen im Weiteren Bedarf enthalten. Die Ortsdurchfahrten Sontheim und Weisel sind demnach die letzten verbleibenden Ortsdurchfahrten entlang der ansonsten ortsdurchfahrtfreien Achse zwischen Ehingen (Donau) und Biberach a. d. Riß. Die gemeinsame Ortsdurchfahrt war im Bundesverkehrswegeplan 2003 im Weiteren Bedarf eingestuft. Bei der Fortschreibung der verkehrsträgerübergreifenden Bundesverkehrsplanung wurde sie nicht weiter berücksichtigt und nicht in die aktuellen Planungen übernommen.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Neubaumaßnahme könnten die Ortsdurchfahrten von Sontheim und Weisel von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet werden. Zugleich könnte die Streckencharakteristik der B 465 vereinheitlicht und im Abschnitt Ehingen (Donau) und Biberach (RiB) ortsdurchfahrtsfrei gestaltet werden. Der Verkehrsfluss zwischen den Mittelzentren könnte verbessert und die Achse für den über- und innerregionalen Verkehr gestärkt werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer gemeinsamen Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten von Sontheim und Weisel. Für Vorschläge ist auf regionalplanarischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVBW (2003): Bundesverkehrswegeplan 2003. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015). ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ Flächennutzungsplan der Stadt Ehingen mit Teilorten und Verwaltungsgemeinschaften (Rechtsverbindlich seit 06.02.2004) (Verwaltungsgemeinschaft Ehingen). ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

B 465 Neubau Ortsumfahrung Altsteußlingen	
Erläuterung	Die Neubaumaßnahme könnte nördlich des Siedlungsbereichs von Altsteußlingen auf der Gemarkung Ehingen (Donau) verlaufen. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Im Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Ehingen (Donau) ist durch eine Freihaltetrasse ein möglicher Trassenverlauf dargestellt.

	<p>senverlauf einer Ortsumfahrung dargestellt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die B 465 ist eine überregionale Verbindungsachse zwischen den Mittelzentren [Münsingen], Ehingen (Donau) und Biberach a. d. Riß sowie im weiteren Verlauf [Leutkirch (Allgäu)]. Sie bindet dabei das Unterzentrum Schemmerhofen an und hat eine innerregionale Erschließungsfunktion.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf der B 465 bei Altsteußlingen beträgt 3.625 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 10,4 %. Auf den Autobahnen und Bundesstraßen werden überdurchschnittlich zunehmende Fahrleistungen, v. a. im LKW-Verkehr (+40 % im Alb-Donau-Kreis), prognostiziert. Der prognostizierte Anstieg des MIV beträgt für den Alb-Donau-Kreis 14,0 %.</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Altsteußlingen ist die letzte Ortsdurchfahrt entlang der ansonsten ortsdurchfahrtfreien überregionalen Verbindungsachse zwischen den Mittelzentren [Münsingen] und Ehingen (Donau) und somit als Lückenschluss zu betrachten. Die Maßnahme war im Bundesverkehrswegeplan 2003 im Weiteren Bedarf eingestuft. Bei der Fortschreibung der verkehrsträgerübergreifenden Bundesverkehrsplanung wurde die Ortsumfahrung nicht weiter berücksichtigt und nicht in die aktuellen Planungen übernommen.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Neubaumaßnahme könnte die Ortsdurchfahrt von Altsteußlingen von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet werden. Zugleich könnte die Streckencharakteristik der B 465 vereinheitlicht und im Abschnitt [Münsingen] - Ehingen (Donau) ortsdurchfahrtsfrei gestaltet und ein Bruch in der Streckencharakteristik beseitigt werden. Der Verkehrsfluss zwischen den Mittelzentren könnte verbessert und die Achse für den über- und innerregionalen Verkehr gestärkt werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt. Für Vorschläge ist auf regionalplanarischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVBW (2003): Bundesverkehrswegeplan 2003. ▪ Flächennutzungsplan der Stadt Ehingen mit Teilkarten und Verwaltungsgemeinschaften (Rechtsverbindlich seit 06.02.2004) (Verwaltungsgemeinschaft Ehingen). ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

L 259/L 1268 Neubau Ortsumfahrung Orsenhausen/Rot (b. Laupheim)	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte aus den Umfahrungen der Orte Orsenhausen und Rot (bei Laupheim) im Landkreis Biberach bestehen und auf den Gemarkungen Schwendi und Burgrieden liegen. Bereits im Jahr 1991 wurde sich für eine Reduzierung der Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt von Orsenhausen ausgesprochen und 2007 erneut für eine Aufnahme in den Maßnahmenplan des Landes Baden-Württemberg angemeldet. Eine Aufnahme erfolgte nicht. Die Ortsumfahrung von Rot war Bestandteil des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg 1995. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die Straßen K 7582, L 259 und L 1268 sind zwischen den Mittelzentren Laupheim und Illertissen als überregionale Verbindung (II) eingestuft und verbinden diese ländergrenzüberschreitend. Die Achse ist eine Direktverbindung der B 30 zur A 7 und besitzt eine innerregionale Erschließungsfunktion. Sie ist Bestandteil des regionalen Erreichbarkeitsnetzes und bildet in Grundzügen die regionale Entwicklungsachse Ehingen (Donau) – Laupheim – Schwendi – Dietenheim – Illertissen – Buch – Krumbach – Ursberg – Thannhausen – Ziemetshausen ab. Die L 259 führt durch den Ort Rot (bei Laupheim), die L 1268 zerschneidet Orsenhausen. Der Straßenverlauf ist von Kurven und Abbiegevorgängen gekennzeichnet.</p> <p>Die Ortsdurchfahrt von Orsenhausen ist mit 2.243 Kfz/24h, die Ortsdurchfahrt von Rot (bei Laupheim) mit bis zu 4.139 Kfz/24h belastet. Es wird ein weiter steigendes Verkehrsaufkommen des MIV (+14,9 % Personenfahrten) und des Güterverkehrs (+14,1 % t/a) im Landkreis Biberach prognostiziert. Darüber hinaus werden die Verflechtungen zwischen dem Landkreis Biberach und dem Landkreis Neu-Ulm bzw. auch zwischen dem Alb-Donau-Kreis und dem Landkreis Neu-Ulm weiter zunehmen. Zwischen den Mittelzentren Illertissen und Laupheim werden im Jahr 2016 115 Pendler verzeichnet sowie 90 Pendler zwischen Laupheim und Dietenheim. Im Hinblick auf die prognostizierte Entwicklung der Verkehre als auch bei Übernahme der Funktion als tangential ländergrenzüberschreitende West-Ost-Achse mit überregionaler Verbindungsfunktion wird eine Zunahme der Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten von Orsenhausen und Rot (b. Laupheim) erwartet.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der gemeinsamen Ortsumfahrung von Orsenhausen und Rot (b. Laupheim) könnte die Achse zwischen den Mittelzentren Laupheim und Illertissen gestärkt und die Verkehre beschleunigt werden. Die ländergrenzüberschreitende Entwicklung könnte positiv beeinflusst und die Erreichbarkeit der Mittelzentren Ehingen (Donau), Laupheim, Illertissen, Krumbach untereinander verbessert werden. Damit würde die regionale Entwicklungsachse und das Erreichbarkeitsnetz der Region Donau-Iller gestärkt werden. Zudem könnten die Anwohner der Ortsdurchfahrten von Rot (bei Laupheim) und Orsenhausen von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer gemeinsamen Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten von Orsenhausen und Rot (bei Laupheim). Für Vorschläge ist auf regionalplanarischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2011): Straßenverkehrszählung 2010. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015). ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ VM BADEN-WÜRTTEMBERG (1995): Generalverkehrsplan Baden-Württemberg. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

L 275 Neubau Ortsumfahrung Riedlingen	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte nördlich des Mittelzentrums Riedlingen zwischen der L 275 und der B 312 auf der Gemarkung Riedlingen im Landkreis Biberach verlaufen. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die L 275 ist eine überregionale Verbindungsachse und verbindet die Mittelzentren Riedlingen, [Albstadt] und [Hechingen]. Im weiteren Verlauf verbindet sie Riedlingen mit dem Mittelzentrum [Bad Waldsee] und bindet das Unterzentrum Bad Schussenried an. Sie verläuft durch das Stadtgebiet von Riedlingen, dabei auch durch Wohngebiete.</p> <p>Das Verkehrsmonitoring ergibt für den Abschnitt der L 275 in Riedlingen ein Ergebnis von über 7.000 Kfz/24h und es wird mit einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen des MIV (+14,9 % Personenfahrten) und des Güterverkehrs (+14,1 % t/a) bis zum Jahr 2030 im Landkreis Biberach gerechnet. Die Gesamtfahrleistung im Landkreis Biberach wird bis zum Jahr 2030 vs. um 11 % steigen.</p> <p>Die Ortsumfahrung war Bestandteil einer vollständigen Nordumfahrung von Riedlingen im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995 und wurde vom Regionalverband und vom Landkreis Biberach auch für den Generalverkehrsplan 2010 angemeldet. Eine Aufnahme in den Maßnahmenplan für die Landesstraßen Baden-Württemberg erfolgte jedoch nicht. Die Maßnahme ist im Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Riedlingen sowie im AROK Baden-Württemberg als Freihaltetrasse dargestellt. Der östliche Teil der Gesamtumfahrung wurde berücksichtigt.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit einer Umfahrung von Riedlingen könnten die Durchgangsverkehre von Riedlingen direkt auf die großräumige Verbindungsachse B 312 und im Folgenden auf die B 311 geleitet werden. Die Anwohner der Ortsdurchfahrt von Riedlingen könnten von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet werden. Zudem könnte der Verkehrsfluss auf der West-Ost-Verbindung verbessert werden und ein Beitrag zum Abbau der vorhandenen Erreichbarkeitsdefizite geleistet werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BBSR (2015): Erreichbarkeitsmodell des BBSR. ▪ VM BADEN-WÜRTTEMBERG (1995): Generalverkehrsplan Baden-Württemberg. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.
L 275 Neubau Ortsumfahrung Dürmentingen	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte südwestlich des Siedlungsbereiches von Dürmentingen auf der Gemarkung Dürmentingen im Landkreis Biberach verlaufen. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die L 275 ist eine Landesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion und verbindet die Mittelzentren Riedlingen und [Bad Waldsee]. Dabei bindet sie das Unterzentrum Bad Schussenried an. Die L 275 verläuft durch das Ortszentrum von Dürmentingen und schränkt die Aufenthaltsqualität entlang der Hauptstraße ein. Die Ortsdurchfahrt ist von einem kurvigen Verlauf gekennzeichnet. Im Bereich des Knotenpunktes L 275/K 7537 werden regelmäßige Verkehrsstockungen registriert.</p> <p>Im Abschnitt Kanzach – Dürmentingen – Riedlingen ist die L 275 Bestandteil der überregionalen Großraum- und Schwerlaststrecke 1 Ravensburg – Hafen Heilbronn. Die Schwerlastroute zu den Neckarhäfen ist für die Wirtschaftsstandorte Donau-Iller und Bodensee-Oberschwaben von hoher Bedeutung.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf der L 275 im Bereich Dürmentingen beträgt 4.338 Kfz/24h und nimmt ab dem Knoten L 275/K 7537, in Richtung Bad Schussenried weiter zu. Es wird mit einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen des MIV (+14,9 % Personenfahrten) und des Güterverkehrs (+14,1 % t/a) im Landkreis Biberach gerechnet. Die Gesamtfahrleistung im Landkreis Biberach wird vs. um 11 % steigen.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit einer Umfahrung von Dürmentingen könnte die Ortsdurchfahrt von den negativen Auswirkungen durch den motorisierten Verkehr (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet und die Attraktivität des Ortszentrums gesteigert werden. Zugleich könnten die Verkehre zwischen den Mittelzentren Riedlingen und [Bad Waldsee], beschleunigt und der Verkehrsfluss erhöht sowie die regionsübergreifende Achse gestärkt werden. Mit der Maßnahme könnte die Großraum- und Schwerlaststrecke vom Bodenseeraum zu den Neckarhäfen weiterentwickelt und die Wirtschaftsstandorte Donau-Iller und Bodensee-Oberschwaben im südlichen Baden-Württemberg langfristig gestärkt werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ RP TÜBINGEN (2015): Fortschreibung der Großraum- und Schwerlaststreckenkarte Baden-Württemberg. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.
L 275 Neubau Ortsumfahrung Kanzach	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte südwestlich des Siedlungsbereiches von Kanzach auf den Gemarkungen Kanzach und Dürnau im Landkreis Biberach verlaufen. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die L 275 ist eine Landesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion und verbindet die Mittelzentren Riedlingen und [Bad Waldsee]. Dabei bindet sie das Unterzentrum Bad Schussenried an. Die L 275 verläuft durch das Ortszentrum von Kanzach und schränkt die Aufenthaltsqualität entlang der Riedlinger Straße ein. In Kanzach überlagern sich die Verkehre der L 275 und L 282 in/von Richtung Bad Buchau. Im Bereich des</p>

	<p>Knotenpunktes L 275/L 282 werden regelmäßige Verkehrsstockungen registriert.</p> <p>Im Abschnitt Riedlingen – Dürmentingen – Kanzach ist die L 275 Bestandteil der überregionalen Großraum- und Schwerlaststrecke 1 Ravensburg – Hafen Heilbronn. Sie biegt in Kanzach ab und führt nach [Bad Saulgau] sowie weiter in Richtung Süden.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf der L 275 ist im Bereich Kanzach mit 7.067 Kfz/24h überdurchschnittlich hoch. Es wird mit einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen des MIV (+14,9 % Personenfahrten) und des Güterverkehrs (+14,1 % t/a) im Landkreis Biberach gerechnet. Die Gesamtfahrleistung im Landkreis Biberach wird vsl. um 11 % steigen.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit einer südlichen Ortsumfahrung von Kanzach könnten die Verkehre der L 275 und L 282 gebündelt und die Ortsdurchfahrt von den negativen Auswirkungen durch den motorisierten Verkehr (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet und die Attraktivität des Ortszentrums gesteigert werden. Zugleich könnten die Verkehre zwischen den Mittelzentren Riedlingen und [Bad Waldsee], beschleunigt und der Verkehrsfluss erhöht sowie die regionsübergreifende Achse gestärkt werden. Mit der Maßnahme könnte ein Beitrag zur Weiterentwicklung der Großraum- und Schwerlaststrecke vom Bodenseeraum zu den Neckarhäfen und somit zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Donau-Iller geleistet werden. Ein Abbiegevorgang in der Ortsdurchfahrt könnte entfallen.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ RP TÜBINGEN (2015): Fortschreibung der Großraum- und Schwerlaststreckenkarte Baden-Württemberg. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

L 283 Neubau Ortsumfahrung Reichenbach	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte südlich des Siedlungsbereichs von Reichenbach auf der Gemarkung Bad Schussenried im Landkreis Biberach verlaufen. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Nach der B 312 ist der Straßenzug L 283/L 284 die zweitwichtigste West-Ost-Achse im Kreis Biberach. Über die L 283 und L 284 werden Teile der Region Donau-Iller mit den Zentren Bad Schussenried und Bad Buchau sowie Teile der benachbarten Region Bodensee-Oberschwaben mit den Zentren [Bad Saulgau] und [Pfullendorf] an die B 30 angebunden. Die L 283 und L 284 haben in diesem Abschnitt eine überregionale Verbindungsfunktion bei gleichzeitiger innerregionaler Erschließungsfunktion. Die L 283 verläuft durch Reichenbach und entfaltet eine Zerschneidungs- bzw. Barrierewirkung und schränkt die Aufenthaltsqualität entlang der Steinhauser bzw. Schussenrieder Straße ein. Die Ortsdurchfahrt von Reichenbach ist gekennzeichnet durch einen kurvigen Verlauf mit teils engen Radien und einer bewegten Topographie. Der Begegnungsverkehr von Lastwagen in der Ortsdurchfahrt ist eingeschränkt.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf der L 283 beträgt bei [Bierstetten] 4.881 Kfz/24h und nimmt im weiteren Verlauf in Richtung B 30 weiter zu. Es wird mit einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen des MIV (+14,9 % Personenfahrten) und des Güterverkehrs (+14,1 % t/a) im Landkreis Biberach gerechnet. Die Gesamtfahrleistung im Landkreis Biberach wird vsl. um 11 % steigen. Auch die Verflechtungen zwischen den Landkreisen Biberach und Sigmaringen werden künftig vsl. weiter zunehmen. Die Zahl der Einpendler von Bad Schussenried nach Biberach a. d. Riß beträgt 424 und von Bad Saulgau 189. Demgegenüber pendeln 179 Pendler von Biberach a. d. Riß nach Bad Schussenried bzw. 35 nach Bad Saulgau. Es wird eine positive Wirtschaftsentwicklung des Landkreises Biberach, v. a. der Stadt Biberach a. d. Riß, erwartet. Dementsprechend wird mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens, auch in der Ortsdurchfahrt Reichenbach, gerechnet.</p> <p>Mit Verlegung der AS Schweinhausen/Hochdorf (B 30) im Rahmen des geplanten vierstreifigen Ausbaus der B 30 im Abschnitt Jordanbad – Hochdorf können Verkehrsverlagerungen von/in Richtung Biberach a. d. Riß erzielt und Bündelungen der Verkehre auf der B 30 erreicht werden. Mit der Maßnahme verbunden ist eine vsl. weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens, was die Notwendigkeit dieser Ortsumfahrung entlang der Achse weiter begründet. Auch in der Region Bodensee-Oberschwaben wird im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Regionalplans diese West-Ost-Achse priorisiert. Es existieren Planungen zur Umfahrungen der Orte [Bierstetten] und [Renhardsweiler] im Landkreis Sigmaringen.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit der Maßnahme könnte die Erreichbarkeit der südwestlichen Regionsteile sowie Teilen der Region Bodensee-Oberschwaben weiter verbessert und die zweitwichtigste West-Ost-Achse im Landkreis Biberach gestärkt werden. Eine Umfahrung könnte zu einer Reduzierung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr in der Ortsdurchfahrt von Reichenbach führen sowie zu einer Steigerung der Attraktivität des Ortszentrums beitragen. Zudem könnte, bei Umsetzung der weiteren geplanten Maßnahmen entlang der Achse, die Streckencharakteristik vereinheitlicht werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015). ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ PROGNO AG (2010): Biberach 2030. Zukunftsstrategie für die Wirtschaftsentwicklung. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

L 284 Neubau Ortsumfahrungen Degernau	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte aus den Ortsumfahrungen Degernau und Ingoldingen bestehen. Beide Maßnahmen könnten südlich der bebauten Ortsbereiche auf der Gemarkung Ingoldingen im Landkreis Biberach verlaufen. Aufgrund der geographischen Nähe sollten die Ortsumfahrungen gemeinsam realisiert werden. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Nach der B 312 ist der Straßenzug L 283/L 284 die zweitwichtigste West-Ost-Achse im Kreis Biberach. Über die L 283 und L 284 werden Teile der Region Donau-Iller mit den Zentren Bad Schussenried und Bad Buchau sowie Teile der benachbarten Region Bodensee-Oberschwaben mit den Zentren [Bad Saulgau] und [Pfullendorf] an die B 30 angebunden. Die L 283 und L 284 haben in diesem Abschnitt eine überregionale Verbindungsfunktion bei gleichzeitiger innerregionaler Erschließungsfunktion. Die L 284 führt durch die Ortszentren von Ingoldingen und von Degernau und entfaltet aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine Zerschneidungs- bzw. Barrierewirkung und schränkt die Aufenthaltsqualität entlang der Ortsdurchfahrten stark ein.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf der L 284 im Zu- bzw. Ablauf auf die B 30 beträgt 6.564 Kfz/24h, bei einem Schwerverkehrsanteil von 8 %. Messungen der Kommune ergaben eine Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Ingoldingen von 11.300 Kfz/24h beidseitig, mit einem Schwerverkehrsanteil von 20 %. Es wird mit einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen des MIV (+ 14,9 % Personenfahrten) und des Güterverkehrs (+ 14,1 % t/a) im Landkreis Biberach gerechnet. Die Gesamtfahrleistung im Landkreis Biberach wird vsl. um 11 % steigen. Auch die Verflechtungen zwischen den Landkreisen Biberach und Sigmaringen werden künftig vsl. weiter zunehmen. Die Zahl der Einpendler von Bad Schussenried nach Biberach a. d. Riß beträgt 424 und von Bad Saulgau 189. Demgegenüber pendeln 179 Pendler von Biberach a. d. Riß nach Bad Schussenried bzw. 35 nach Bad Saulgau. Es wird eine positive Wirtschaftsentwicklung des Landkreises Biberach, besonders der Stadt Biberach a. d. Riß, erwartet. Dementsprechend wird mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens, auch in den Ortsdurchfahrten Ingoldingen und Degernau, gerechnet.</p> <p>Mit Verlegung der AS Schweinhausen/Hochdorf (B 30) im Rahmen des geplanten vierstreifigen Ausbau der B 30 im Abschnitt Jordanbad – Hochdorf können Verkehrsverlagerungen von/in Richtung Biberach a. d. Riß erzielt und Bündelungen der Verkehre auf der B 30 erreicht werden. In diesem Zusammenhang würden die Ortsdurchfahrten der L 283 von Steinhausen, Muttensweiler, Reute und Biberach a. d. Riß vsl. entlastet werden, verbunden mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens in Ingoldingen und Degernau. Dies begründet die Notwendigkeit dieser Ortsumfahrungen weiter. Auch in der Region Bodensee-Oberschwaben wird im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Regionalplans die West-Ost-Achse priorisiert. Es existieren Planungen zur Umfahrungen der Orte [Bierstetten] und [Renhardsweiler] im Landkreis Sigmaringen.</p> <p>Das Regierungspräsidium Tübingen hat Grobentwürfe von Trassenvarianten vorgestellt. Die Ortsumfahrungen Ingoldingen und Degernau waren Bestandteil des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg 1995. Die OU Ingoldingen wurde am 01.10.2020 in den Maßnahmenplan für Landstraßen übernommen, die OU Degernau jedoch nicht. Im Regionalplan Donau-Iller aus dem Jahr 1987 wurden die Ortsumfahrungen regionalplanerisch konkretisiert und in Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ dargestellt.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit der Maßnahme könnte die Erreichbarkeit der südwestlichen Regionsteile sowie Teilen der Region Bodensee-Oberschwaben weiter verbessert und die zweitwichtigste West-Ost-Achse im Landkreis Biberach gestärkt werden. Die Umfahrungen könnten zu einer Reduzierung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr in den Ortsdurchfahrten von Ingoldingen und Degernau führen sowie zu einer Steigerung der Attraktivität der Ortsmiten, v. a. von Ingoldingen, beitragen. Zudem könnte, bei Umsetzung der weiteren geplanten Maßnahmen entlang der Achse, die Streckencharakteristik vereinheitlicht werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer gemeinsamen Ortsumfahrung. Die Maßnahme führt zu einer Erhöhung der Verbindungsqualität sowie zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrten von Ingoldingen und Degernau. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2011): Straßenverkehrszählung 2010. ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015). ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ PROGNOSE (2010): Biberach 2030. Zukunftsstrategie für die Wirtschaftsentwicklung. ▪ RVDI (1987): Regionalplan Donau-Iller. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ VM BADEN-WÜRTTEMBERG (1995): Generalverkehrsplan Baden-Württemberg. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.
L 300 Neubau Ortsumfahrung Rot an der Rot	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte westlich des Siedlungsbereichs von Rot an der Rot auf der Gemarkung Rot an der Rot im Landkreis Biberach verlaufen. Die Westumfahrung von Rot an der Rot wäre eine Fortführung der nördlichen Teilmufahrung und ein Lückenschluss für eine komplette Ortsumfahrung des Siedlungsbereichs. Die Westumfahrung wird im Flächennutzungsplan der Gemeinde Rot an der Rot als Freihaltetrasse dargestellt. Der Trassenverlauf ist im nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die L 300 und L 301 verbinden die Regionen Donau-Iller und Bodensee-Oberschwaben, u. a. mit dem Zentralen Orten [Bad Wurzach]. Im Abschnitt Rot an der Rot überlagern sich die Verkehre beider Landesstraßen. Die Straße führt durch den Ort, v. a. durch Wohngebiete. Die Verkehrsbelastung auf der L 300 im Abschnitt Rot an der Rot beträgt 1.923 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 4 %. Es wird mit einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen des MIV (+ 14,9 % Personen-</p>

	fahrten) und des Güterverkehrs (+ 14,1 % t/a) im Landkreis Biberach gerechnet. Die Gesamtfahrleistung im Landkreis Biberach wird vsl. um 11 % steigen. Auch die Verflechtungen zwischen den Landkreisen Biberach und Ravensburg werden mitunter stark zunehmen.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Umfahrung könnten die Verkehre in bzw. von Richtung Süden verstetigt werden. Die Westumfahrung von Rot an der Rot wäre ein Lückenschluss im regionalbedeutsamen Straßennetz und führt zu einer weiteren Beschleunigung der Verkehre auf den Landesstraßen 300 und 301.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ Flächennutzungsplan der Gemeinde Rot an der Rot. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

L 1170 Neubau Ortsumfahrung Rammingen (Alb-Donau-Kreis)	
Erläuterung	Die Neubaumaßnahme könnte nordwestlich des Siedlungsbereichs von Rammingen (Alb-Donau-Kreis) auf der Gemarkung Rammingen im Alb-Donau-Kreis verlaufen. Alternative Planungen regen eine gemeinsame Ortsumfahrung von [Niederstotzingen], Asselfingen, Rammingen (Alb-Donau-Kreis) mit einem Trassenverlauf entlang der Brenzbahn an. Aufgrund der geographischen Nähe sollten die Ortsumfahrungen Asselfingen und Rammingen (Alb-Donau-Kreis) gemeinsam realisiert werden. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die L 1170 ist eine regionale Verbindungsachse zwischen den Regionen Donau-Iller und Ostwürttemberg. Sie verbindet die Zentralen Orte [Sontheim (Brenz)], [Niederstotzingen] und Langenau untereinander sowie mit dem Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm. Sie verläuft in kurvigem Verlauf (S-förmig) durch Rammingen (Alb-Donau-Kreis) und entfaltet eine Zerschneidungs- bzw. Barrierewirkung. Die Verkehrsbelastung auf der L 1170 beträgt bei Rammingen (Alb-Donau-Kreis) 4.854 Kfz/24h und wird vsl. weiter zunehmen. Das Verkehrsaufkommen im MIV im Alb-Donau-Kreis steigt vsl. um 14,0 %. Die Gesamtfahrleistung im Alb-Donau-Kreis wird vsl. um 17 % steigen. So ist auch in Rammingen (Alb-Donau-Kreis) künftig mit einem weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen zu rechnen, zumal auch zunehmende Verflechtungen zwischen dem Alb-Donau-Kreis und dem Landkreis Heidenheim erwartet werden. Die Ortsumfahrung der Nachbargemeinde Asselfingen ist im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 enthalten und die Verkehre auf der L 1170 bei Langenau werden bereits um die Stadt geleitet. Die Ortsumfahrung Rammingen (Alb-Donau-Kreis) wäre somit die einzige Ortsdurchfahrt in der Region im Abschnitt A 7/L 1170 – Regionsgrenze bzw. im Abschnitt Ulm/Neu-Ulm – Regionsgrenze (die L 1170 verläuft bei Albeck in Ortsrandlage) und ist als Lückenschluss zu bewerten. Der Regionalverband Donau-Iller als auch der Alb-Donau-Kreis wiesen im Rahmen ihrer Stellungnahmen zum Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 auf den geographischen und funktionalen Zusammenhang der Ortsumfahrungen Asselfingen und Rammingen (Alb-Donau-Kreis) hin.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit einer gemeinsamen Ortsumfahrung von Rammingen (Alb-Donau-Kreis) und Asselfingen könnten die Verkehre auf der L 1170 beschleunigt und der Verkehrsfluss verstetigt werden. Ein, nach Umsetzung der Maßnahmen im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg entstehender Bruch in der Streckencharakteristik der L 1170 könnte mit der Ortsumfahrung Rammingen (Alb-Donau-Kreis) verhindert werden. Zudem könnten auch die Einwohner der Ortsdurchfahrt Rammingen (Alb-Donau-Kreis) von den negativen Auswirkungen Verkehr (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) durch den motorisierten Verkehr entlastet werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellungnahmen des Regionalverbands Donau-Iller und des Alb-Donau-Kreises zum Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 (08.10.2012, 21.09.2012). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

L 1230 Neubau Ortsumfahrung Nellingen	
Erläuterung	Die Neubaumaßnahme könnte östlich des Siedlungsbereichs von Nellingen auf der Gemarkung Nellingen im Alb-Donau-Kreis verlaufen. Sie ist im Flächennutzungsplan des Gemeindeverwaltungsverbands Laichinger Alb als Freihaltetrasse dargestellt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die L 1230 ist eine Landesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion. Sie verbindet die Mittelzentren [Münsingen], Blaubeuren/Laichingen und [Geislingen (Steige)] und bindet diese an die A 8 an. Die Straße führt durch die Ortsmitte von Nellingen und biegt mehrmals ab. Dies führt teils zu Beeinträchtigungen im Begegnungsverkehr. Im Abschnitt Laichingen – Nellingen ist die L 1230 Bestandteil der überregionalen Großraum- und Schwerlaststrecke 1 Ravensburg – Hafen Heilbronn. Die Route biegt bei Nellingen auf die L 1232 ab und führt weiter in Richtung Amstetten. Darüber hinaus ist die L 1230 im Abschnitt Nellingen eine Bedarfsumleitung für die A 8. Die Verkehrsbelastung auf der L 1230 beträgt zwischen der AS Merklingen (A 8) und der L 1233 bei Nellingen 5.587 Kfz/24h, bei einem Schwerverkehrsanteil von 4,8 %. Das Verkehrsaufkommen im MIV im Alb-Donau-Kreis wird vsl. um 14,0 % zunehmen. Die Gesamtfahrleistung im Alb-Donau-Kreis wird vsl. um 17 % steigen. Dazu nehmen auch die Verflechtungen des Alb-Donau-Kreises mit den Kreisen Göppingen und Reutlingen vsl. zu. Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 sowie insbesondere mit dem Halt von Regionalexpresszügen am neuen Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb) wird eine positive Wirtschaftsentwicklung des Raums um Laichingen/Merklingen erwartet. Dies führt zu einem vsl. noch stärker wachsenden Verkehrsaufkommen. Mit Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke [Wendlingen] – Ulm wird auch der neue Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb) regelmäßig bedient werden und der nordwestliche Teil der Region Donau-Iller (Schwäbische Alb) mit der Schiene erschlossen. Durch die Schienenneuerschließung werden z. T. deutliche Änderungen der Verkehrsströme in der Raumschaft erwartet. Der vom Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb)

	induzierte Verkehr wird vsl. zu Mehrverkehren in der Ortsdurchfahrt von Nellingen führen. Die L 1230 ist in der Region, bis auf die Ortsdurchfahrt von Nellingen, ortsdurchfahrtsfrei. Die Maßnahme ist als Lückenschluss für eine Anbindung an das transeuropäische Fernstraßennetz und an den neuen Bahnhof bei Merklingen zu sehen. Die Ortsumfahrung Nellingen wurde für den Maßnahmenplan für die Landesstraßen des Generalverkehrswegeplans Baden-Württemberg 2010 angemeldet, jedoch nicht berücksichtigt.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Die Ortsdurchfahrt Nellingen könnte, auch vor dem Hinblick einer Ausweitung der Gewerbeflächen in der Verwaltungsgemeinschaft Laichingen, entlastet und die negativen Auswirkungen durch den motorisierten Verkehr reduziert werden. Mit der Maßnahme könnte ein Lückenschluss im regionalbedeutsamen Straßennetz vollzogen und ein Bruch in der Streckencharakteristik der überregionalen Verbindung beseitigt werden. Die Verkehre zu/von der A 8 sowie zum Bahnhof Merklingen (Schwäbische Alb) könnten beschleunigt und somit die Anbindung des Ländlichen Raums an das nationale und internationale Verkehrsnetz verbessert werden. Ergänzend könnte mit der Maßnahme ein Beitrag zur Stärkung der Großraum- und Schwerlaststrecke 1 vom Bodenseeraum zu den Neckarhäfen geleistet werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ LANDTAG BW (2012): Drucksache 15/2125 vom 19.07.2012. ▪ RP TÜBINGEN (2015): Fortschreibung der Großraum- und Schwerlaststreckenkarte Baden-Württemberg. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

L 1232 Neubau Südwestumfahrung Langenau	
Erläuterung	Die Neubaumaßnahme könnte südlich an den Siedlungsbereich der Stadt Langenau anschließen und sich auf der Gemarkung Langenau im Alb-Donau-Kreis befinden. Die Südumfahrung wird in der Planskizze zur Stadtentwicklung bis 2035 der Stadt Langenau als Freihaltetrasse dargestellt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die L 1232 verbindet ländergrenzüberschreitend das Unterzentrum Langenau mit dem Oberzentrum Günzburg/Leipheim. Die Maßnahme wäre eine Fortführung der Westumfahrung (L 1170) der Stadt Langenau und ein Lückenschluss im regionalbedeutsamen Straßennetz. Die Verkehrsbelastung auf der L 1232 beträgt bis zu 5.406 Kfz/24h, wobei das Stadtzentrum von Langenau (L 1170/L 1171) mit ca. 16.000 Kfz/24h überdurchschnittlich hoch belastet ist. Das Verkehrsaufkommen im MIV im Alb-Donau-Kreis wird vsl. weiter zunehmen (+14,0 %). Die Gesamtfahrleistung im Alb-Donau-Kreis wird vsl. um 17 % steigen. Somit ist auch in Langenau künftig von einem weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen auszugehen, zumal auch steigende Verflechtungen zwischen dem Alb-Donau-Kreis und dem Landkreis Günzburg prognostiziert werden. In 2016 pendeln 113 Personen von Langenau nach Günzburg/Leipheim. Demgegenüber stehen 209 Einpendler aus dem gemeinsamen Oberzentrum. Mit Aufstufung der Mittelzentren Leipheim und Günzburg zu einem gemeinsamen Oberzentrum im Jahr 2018 wird ein zusätzlicher verstärkender Effekt auf die Verflechtungen zwischen Langenau und dem neuen Oberzentrum erwartet. In der Ortsdurchfahrt von Langenau werden regelmäßige Überlastungserscheinungen in Form von Verkehrsstockungen registriert.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Maßnahme könnte das Stadtzentrum von Langenau vom Verkehr entlastet und die Erschließung der südlichen Wohn- und Gewerbegebiete verbessert werden. Die Maßnahme ist v. a. auch von stadtplanerischer Relevanz – die Innenstadt kann vom motorisierten Verkehr entlastet werden, ohne dass die Andienung der Betriebe und des Handels eingeschränkt wird. Verkehre vom bzw. zum Gewerbegebiet an der Riedheimer Straße könnten ortsdurchfahrtsfrei auf die L 1170 und im weiteren Verlauf auf die A 7 geführt werden. Gleichzeitig könnte mit der Maßnahme eine Lücke im regionalbedeutsamen Straßennetz geschlossen und die ländergrenzüberschreitende Verbindung für eine Stärkung der soziodemographischen Verflechtungen über die Landesgrenze hinweg verbessert werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ Planskizze zur Stadtentwicklung bis 2035 (Stadt Langenau, Büro ORplan, 2017). ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

L 1232 Neubau Ortsumfahrung Nerenstetten	
Erläuterung	Die Neubaumaßnahme könnte westlich des Siedlungsbereichs von Nerenstetten auf der Gemarkung Nerenstetten im Alb-Donau-Kreis verlaufen. Überlegungen für eine Ortsumfahrung von Nerenstetten wurden bereits im Jahr 1961 angestellt und vom Straßenbauamt Geislingen ausgearbeitet. Der Trassenverlauf ist im nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die L 1232 führt von Langenau über Nerenstetten nach Amstetten und weiter nach Nellingen. Als West-Ost-Verbindung im nördlichen Teil der Region Donau-Iller bindet sie weite Teile der Schwäbischen Alb an die A 7 bzw. über die L 1230 an die A 8 an. In der Ortsdurchfahrt von Nerenstetten werden regelmäßige Verkehrsstockungen registriert – bedingt durch Abbiegevorgänge sowie aufgrund des Straßenverlaufs mit engen Kurvenradien. Dabei ist die L 1232 bei Nerenstetten als Bedarfsumleitungen der Bundesautobahn A 7 ausgewiesen. Die Ortsumfahrung Nerenstetten wurde für den Maßnahmenplan für die Landesstraßen des Generalverkehrswegeplans Baden-Württemberg 2010 angemeldet, jedoch nicht berücksichtigt. Die Verkehrsbelastung bei Nerenstetten beträgt 2.859 Kfz/24h, wobei das Verkehrsaufkommen im MIV im Alb-Donau-Kreis vsl. um 14,0 % zunehmen wird. Die Gesamtfahrleistung im Alb-Donau-Kreis wird vsl. um 17 % steigen. Somit ist auch in Nerenstetten von einem weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen auszugehen.

	<p>Die L 1232 ist im Abschnitt Nellingen – Amstetten – Weidenstetten – Nerenstetten sowie die L 1079 im Abschnitt Nerenstetten – Regionsgrenze Bestandteil der überregionalen Großraum- und Schwerlaststrecke 1 Ravensburg – Hafen Heilbronn. Die durch Nerenstetten verlaufenden Landesstraßen erfüllen deshalb bedarfsabhängig auch eine überregionale Funktion.</p> <p>Die L 1230 ist, mit Ausnahme von Nellingen und Nerenstetten, im Abschnitt Blaubeuren/Laichingen – Langenau ortsdurchfahrtsfrei. Bei Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen eine ortsdurchfahrtsfreie Verbindung der Schwäbischen Alb Gemeinden in der Region zur A 7 und zur A 8. Die Ortsumfahrung Nerenstetten ist ein Lückenschluss für eine verbesserte Anbindung der Schwäbischen Alb an das Fernstraßennetz.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Maßnahme könnte die Anbindung der nördlichen Regionsteile (Schwäbische Alb) an die A 7 verbessert und die Verkehre auf der West-Ost-Achse durch eine einheitliche Streckencharakteristik verstetigt und beschleunigt werden. Den Verkehrsstockungen in der Ortsdurchfahrt könnte mit der Maßnahme entgegengewirkt werden. Zudem könnten die Anwohner der Ortsdurchfahrt Nerenstetten von den negativen Auswirkungen durch den motorisierten Verkehr entlastet werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ LANDTAG BW (2012): Drucksache 15/2125 vom 19.09.2012. ▪ Planskizze Ortsumfahrung Nerenstetten (Straßenbauamt Geislingen; 1961). ▪ RP TÜBINGEN (2015): Fortschreibung der Großraum- und Schwerlaststreckenkarte Baden-Württemberg. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

L 1239 Neubau Nordanschluss Dornstadt	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte westlich des Unterzentrums Dornstadt auf der Gemarkung Dornstadt im Alb-Donau-Kreis verlaufen und nördlich von Dornstadt an die B 10 sowie südwestlich an die L 1239 anschließen. Die Maßnahme ist im Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Dornstadt als Freihaltetrasse dargestellt. Zusätzlich zur Nordumfahrung wird im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung auch eine parallel zur A 8 verlaufende Südanbindung der L 1239 an die B 10 dargestellt. Die Gesamtmaßnahme ist im Automatisierten Raumordnungskataster Baden-Württemberg eingetragen. Der Nordanschluss inkl. Anbindung an die B 10 wurde berücksichtigt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die L 1239 verbindet die Unterzentren Dornstadt und Blaustein und kann ggf. als Umfahrung des Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm genutzt werden. Die Straße führt durch Dornstadt und schließt östlich des Unterzentrums an die B 10 an. Die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Dornstadt beträgt 12.649 Kfz/24h, wobei das Verkehrsaufkommen im MIV im Alb-Donau-Kreis vsl. weiter zunehmen (+ 14,0 %) wird. Die Gesamtfahrleistung im Alb-Donau-Kreis wird um vsl. 17 % steigen. Auch in Dornstadt ist ein zunehmendes Verkehrsaufkommen zu erwarten.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Eine Umfahrung könnte die Ortsdurchfahrt von Dornstadt vom Durchgangsverkehr entlasten und zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Ortsmitte beitragen. Die nördlich des Ortszentrums liegenden Wohngebiete könnten an die Nordumfahrung angebunden und somit die städtische Erschließung weiter verbessert werden. Daneben könnte die Anbindung von Blaustein an die B 10 verbessert und das Straßennetz im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm ggf. zu Teilen entlastet werden. Die Anbindung an die B 10 sollte durch den Neubau einer Anschlussstelle (vgl. B V 1.1.2 V (1)) höhenfrei erfolgen.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ Flächennutzungsplan Verwaltungsgemeinschaft Dornstadt. ▪ GEOPORTAL RAUMORDNUNG BW (2017): Automatisiertes Raumordnungskataster. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

L 1239 Neubau Ortsumfahrung Bollingen	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte östlich von Bollingen auf der Gemarkung Dornstadt im Alb-Donau-Kreis verlaufen. Die Maßnahme ist im Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Dornstadt als Freihaltetrasse dargestellt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die Ortsdurchfahrt Bollingen ist kurvig und beengt. Ein Begegnungsverkehr von LKW ist innerhalb der Ortsdurchfahrt nicht vollständig möglich. Die L 1239 verbindet die Unterzentren Dornstadt und Blaustein und kann ggf. als Umfahrung des Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm genutzt werden.</p> <p>Die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Dornstadt beträgt 3.799 Kfz/24h. Das Verkehrsaufkommen im MIV im Alb-Donau-Kreis vsl. um 14,0 % zunehmen wird. Die Gesamtfahrleistung im Alb-Donau-Kreis wird vsl. um 17 % steigen. So ist auch in Bollingen mit einem weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen zu rechnen. Die Ortsumfahrung wurde für den Maßnahmenplan für die Landesstraßen des Generalverkehrswegeplans Baden-Württemberg 2010 angemeldet, jedoch nicht berücksichtigt.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Maßnahme könnte die Engstelle der Ortsdurchfahrt Bollingen beseitigt und somit der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Zugleich könnte mit der Maßnahme die Ortsdurchfahrt vom motorisierten Verkehr (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet werden. Daneben könnte die Anbindung von Blaustein an die B 10 verbessert und das Straßennetz im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm zu Teilen entlastet werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ Flächennutzungsplan Verwaltungsgemeinschaft Dornstadt.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ LANDTAG BW (2012): Drucksache 15/2125 vom 19.09.2012. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.
St 2013 Neubau Ortsumfahrung Steinheim	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte westlich des Siedlungsbereichs von Steinheim zwischen der St 2013 (alt) und der Europastraße in der Stadt Memmingen verlaufen. Im Flächennutzungsplan der Stadt Memmingen ist eine Ortsumfahrung des Stadtteils Steinheim als Freihaltetrasse eingetragen. Der Entwurf wurde berücksichtigt und in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt Memmingen ausgeformt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die St 2013 führt von Norden in das Oberzentrum Memmingen und bindet u. a. die Kommunen Pleß, Fellheim, Heimertingen sowie weiter Kommunen entlang der B 300 (z. B. Niederrieden, Boos, Babenhausen) an. Zudem stellt die St 2013 einen direkten Anschluss an die großräumige Verbindungssachse B 312 ([Reutlingen/Tübingen] – Riedlingen – Biberach a. d. Riß – Memmingen) sowie an die A 7 (AS Berkheim) her. Aus Richtung Norden sind stark ausgeprägte Pendlerverflechtungen, insbesondere Einpendler aus den o. g. Gemeinden, in das Oberzentrum Memmingen zu verzeichnen.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf der St 2013 bei Steinheim beträgt 12.480 Kfz/24h, bei 284 Schwerverkehrs-Kfz/24h. Bezogen auf die Region Donau-Iller, wird im Unterallgäu mit einem überdurchschnittlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens im MIV (16,7 %) gerechnet, im Gegensatz zu einem unterdurchschnittlichen Wachstum (9,5 %) in Memmingen. Der MIV nimmt in den benachbarten Kreisen Biberach und Neu-Ulm um 14,9 % bzw. um 14,3 % zu. Die Gesamtfahrleistung im Unterallgäu und in der Stadt Memmingen steigt um 12 % bzw. 10 % (Region Donau-Iller 13 %). Somit ist auch in der Ortsdurchfahrt von Steinheim mit einem weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen zu rechnen.</p> <p>Mit den im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Maßnahmen entlang der B 300 werden die Verkehre auf der Achse [Augsburg] – Krumbach – Memmingen beschleunigt und die Achse weiter gestärkt. Ebenso wird auch die Beschleunigung der Verkehre auf der B 312 (Ortsumfahrung Ringschnait – Edenbächen) zu einem vsl. zunehmenden Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt von Steinheim führen. Bereits heute sind in der Ortsdurchfahrt Steinheim regelmäßige Verkehrsstörungen zu den Hauptverkehrszeiten zu verzeichnen.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit der Maßnahme könnte die Ortsdurchfahrt des Stadtteils Steinheim vom motorisierten Verkehr entlastet und die Verkehre ins/vom Oberzentrum Memmingen beschleunigt werden. Damit könnte auch die Anbindung von Memmingen an die A 7 (AS Berkheim) weiter verbessert werden. Die Maßnahme könnte zudem die Verkehre der Achsen B 300 und B 312 vom/ins Oberzentrum Memmingen, welche nicht auf der Bundsautobahnen 7 und 96 gebündelt werden, verstetigen. Sie ist ein Lückenschluss im regionalbedeutsamen Straßennetz. Mit der Maßnahme könnte auch die innerstädtische Erschließung (z. B. Gewerbeentwicklung im Norden der Stadt Memmingen) verbessert und die hoch belastete Europastraße zu Teilen entlastet werden.</p>
Gesamtabwägung	<p>Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.</p>
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354). ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BMVI (2016): Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015). ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ Entwurf Straßenkonzeption Memmingen/Heimertingen (Stadtplanungsamt Memmingen, Stand: 10/2017). ▪ Flächennutzungsplan Stadt Memmingen. ▪ Rauminformationssystem Schwaben. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.
St 2017 Neubau Illerquerung St 2017 – L 299	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte die Iller südlich von Kellmünz überqueren und die L 299 mit der St 2017 (Knoten St 2017/St 2013) ländergrenzüberschreitend verbinden. Die Illerquerung war Bestandteil des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg 1995, wurde jedoch im Rahmen der Fortschreibung nicht weiter berücksichtigt. Die Maßnahme ist im Rauminformationssystem Schwaben eingetragen. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen.</p> <p>Mit Ausnahme der AS Dettingen (Iller) sind sämtliche Anschlussstellen an die A 7 in der Region vom baden-württembergischen als auch vom bayerischen Regionsteil direkt zu erreichen. Die AS Dettingen (Iller) ist ausschließlich an den baden-württembergischen Regionsteil angebunden. Aus dem bayerischen Regionsteil mit den Orten Babenhausen, Oberroth, Osterberg, Winterrieden, Boos, Kirchhaslach, Oberschöneck und Pleß wird die AS Dettingen (Iller) nur über die Ortsdurchfahrten von Kellmünz, Kleinkellmünz und Dettingen (Iller) erreicht. Dies führt zu Durchgangsverkehren in den genannten Orten. Die Ortsdurchfahrt von Dettingen (Iller) ist zudem Bedarfsumleitung der A 7.</p> <p>Die Verkehrsbelastung beträgt in Kellmünz 4.461 Kfz/24h sowie 2.684 Kfz/24h in Kleinkellmünz. Das Verkehrsaufkommen im MIV wird in den Landkreisen Unterallgäu (16,7 %), Biberach (14,9 %) und Neu-Ulm (14,3 %) überdurchschnittlich ansteigen (Region 13,1 %). Die Gesamtfahrleistung im Unterallgäu und im Landkreis Neu-Ulm steigen um jeweils 12 % (Region Donau-Iller 13 %). Die Gesamtfahrleistung nimmt in den Kreisen Biberach (11 %), Neu-Ulm (12 %) und Unterallgäu (12 %) weiter zu. Somit ist auch in den Ortsdurchfahrten von Kellmünz, Kleinkellmünz und Dettingen (Iller) mit einem weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen zu rechnen.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	<p>Mit der Maßnahme könnte die Erreichbarkeit von Regionsteilen im Bayerischen, u. a. mit dem Unterzentrum Babenhausen, verbessert und der Ländliche Raum durch eine bessere Anbindung an das nationale und interna-</p>

	tionale Fernstraßennetz weiter gestärkt werden. Zudem könnten weitere Verkehre auf der A 7 gebündelt und somit das nachgeordnete Straßennetz vom Verkehr z. T. entlastet werden. V. a. die Ortsdurchfahrten von Kellmünz, Kleinkellmünz sowie von Dettingen (Iller) könnten vom Durchgangsverkehr entlastet werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ VM BADEN-WÜRTTEMBERG (1995): Generalverkehrsplan Baden-Württemberg. ▪ Rauminformationssystem Schwaben. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

St 2019 Neubau Osttangente Senden	
Erläuterung	Die Neubaumaßnahme könnte östlich von Wullenstetten verlaufen und die St 2019 an die B 28 anbinden bzw. ergänzend bis zur NU 3 weiterführen. Die Maßnahme würde auf der Gemarkung Senden im Landkreis Neu-Ulm liegen. Die Maßnahme ist im Flächennutzungsplan der Stadt Senden als Freihaltetrasse dargestellt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Das Mittelzentrum Senden ist über die AS Senden (B 28) an das Bundesfernstraßennetz angebunden. Ein weiterer Anschluss an das Bundesfernstraßennetz befindet sich ca. 8 km südlich von Senden auf Höhe von Vöhringen (A 7) und somit entgegengesetzt zur Lastrichtung des Oberzentrums Ulm/Neu-Ulm. Verkehre aus Senden und seinen Teilorten sowie aus dem Raum Weißenhorn durchfahren Senden und führen zu Verkehrsbelastungen im Stadtzentrum (Kemptener Straße). Die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Senden (St 2031) beträgt bis zu 21.086 Kfz/24h bei 702 Schwerverkehrskfz/24h. Die Verkehrsbelastung auf der St 2019 beträgt mehr als 8.000 Kfz/24h. Das Verkehrsaufkommen im MIV wird im Landkreis Neu-Ulm vs. um 14,3 % ansteigen. Die Gesamtfahrleistung im Landkreis Neu-Ulm steigt um 12 % (Region Donau-Iller 13 %). Demzufolge ist auch in der Ortsdurchfahrt von Senden, v. a. als Zubringer zum Bundesfernstraßennetz, mit einem weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen zu rechnen. Im Bereich der Ortsdurchfahrt Senden (St 2031) werden regelmäßige Verkehrsstockungen registriert. Bei einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens, auch in Verbindung mit einer Verlängerung der Schließzeiten der Bahnstrahlen in der Stadtmitte bedingt durch Mehrverkehre im Rahmen der SPNV-Konzeption Regio-S-Bahn Donau-Iller, wird eine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der St 2031 befürchtet.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Maßnahme könnten die Verkehre aus Senden und Weißenhorn in Lastrichtung Ulm/Neu-Ulm direkt auf die B 28 geleitet werden und damit die Ortsdurchfahrt Senden (St 2031) vom Durchgangsverkehr zu Teilen entlastet werden. Dadurch könnte ein Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt von Senden geleistet werden. Mit direkter Anbindung an die B 28 könnte zudem die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Weißenhorn sowie der den Zentralen Ort umgebenden Gemeinden weiter verbessert werden, da die Verkehre in/von Richtung Weißenhorn durch die wegfallende Ortsdurchfahrt beschleunigt werden. Aufgrund geringerer Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt Senden (St 2031) würde der Verkehrsfluss verbessert.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ Flächennutzungsplan Stadt Senden. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

St 2025 Neubau Ortsumfahrung Thannhausen	
Erläuterung	Die Neubaumaßnahme könnte südwestlich des Unterzentrums Thannhausen auf den Gemarkungen Ursberg und Thannhausen im Landkreis Günzburg verlaufen. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die St 2025 ist eine Nord-Süd-Verbindungsachse im östlichen Teil der Region Donau-Iller und verbindet u. a. die Kleinzentren Offingen, Burtenbach, Kirchheim (Schwaben) sowie Markt Wald/Tussenhausen mit den Unterzentren Jettingen-Scheppach, Thannhausen und Türkheim. Sie bindet die Orte im Norden an die A 8 sowie im Süden an die A 96 an. Zusätzlich schließt sie in der Region an die B 16 und die B 300 an. Die St 2025 führt durch das Stadtzentrum von Thannhausen. Im Bereich der Ortsdurchfahrt Thannhausen (St 2025) werden zu den Hauptverkehrszeiten regelmäßige Verkehrsstockungen registriert, v. a. am Knotenpunkt Augsburgsberger Straße bzw. Christoph-Schmid-Straße und St 2025. Die Verkehrsbelastung auf der St 2025 beträgt nördlich von Thannhausen 5.910 Kfz/24h und nimmt südlich von Thannhausen ab (4.028 Kfz/24h). Der Schwerverkehranteil beträgt 8,3 % bzw. 7,7 %. Im Jahr 2010 betrug das Verkehrsaufkommen 6.810 Kfz/24h bzw. 4.593 Kfz/24h, bei einem Schwerverkehrsaufkommen von 8,7 % bzw. 10,8 %. Es wird ein Anstieg des MIV im Landkreis Günzburg um 11,3 % prognostiziert. Die Fahrleistungen werden im Landkreis insgesamt vs. um 16 % zunehmen, dabei auf den Staatsstraßen nur um 5 %. Allerdings wird eine Steigerung der LKW-Fahrleistungen auf Staatsstraßen im Landkreis Günzburg um 29 % prognostiziert. Entlang der St 2025 wurden zahlreiche Ortsumfahrungen realisiert (z. B. Röfingen, Jettingen-Scheppach, Burtenbach) bzw. sind in Planung (z. B. Münsterhausen, Balzhausen). Als einziger Zentraler Ort entlang der St 2025 wird die Stadt Thannhausen (5.867 Einwohner) nicht in Nord-Süd-Richtung umfahren. Zur Verstetigung der Streckencharakteristik und Erhöhung des Verkehrsflusses entlang der Nord-Süd-Achse ist eine Beseitigung der Ortsdurchfahrt der Stadt Thannhausen als Lückenschluss im Gesamtnetz zu betrachten.
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Maßnahme könnte das Stadtzentrum Thannhausen auch in Nord-Süd-Richtung vom Durchgangsverkehr entlastet und ein Beitrag zur weiteren Steigerung der Aufenthaltsqualität geleistet werden. V. a. durch eine gezielte Lenkung der Schwerverkehre auf der Achse könnte zu einem Schutz der Einwohner vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) beitragen. Mit der Maßnahme könnte eine Lücke im regionalbedeutsamen Straßennetz beseitigt und die Streckencharakteristik vereinheitlicht werden. Die Verkehre auf der Nord-Süd-Verbindung könnten verstetigt und beschleunigt werden.

Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2011): Straßenverkehrszählung 2010. ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ VG THANNHAUSEN (2018): Zahlen und Daten der Stadt Thannhausen (Stand:1.1.2018). ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

St 2037 Neubau Ortsumfahrung Kammlach

Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte östlich der Siedlungsbereiche von Ober- und Unterkammlach auf der Gemarkung der Gemeinde Kammlach im Unterallgäu verlaufen und im Süden an die St 2037 (neu) anbinden. Die Maßnahme ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Kammlach sowie im Rauminformationssystem Schwaben als Freihaltetrasse dargestellt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Die St 2037 verläuft in Nord-Süd-Richtung und bindet Teile der Region an die A 96 an. Dabei führt sie durch Oberrieden sowie Unter- und Unterkammlach.</p> <p>Die Verkehrsbelastung in Unter- und Unterkammlach beträgt 2.307 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 10 %. Mit 16,7 % wird dem Landkreis Unterallgäu der stärkste Anstieg des motorisierten Verkehrs aller Kreise der Region prognostiziert. Die Fahrleistungen im Unterallgäu steigen um 12 %, die Fahrleistung im LKW-Verkehr um 35 %. An Hand der dargestellten Verkehrsentwicklung wird eine künftig höhere Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Ober- und Unterkammlach, v. a. im Schwerverkehr, erwartet</p> <p>Die Ortsumfahrung könnte im Süden an die St 2037 neu anschließen und eine direkte Anbindung an die A 96 herstellen. Damit kann die Erreichbarkeit von Regionsteilen im Ländlichen Raum zusätzlich verbessert werden.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Maßnahme könnten die Verkehre um die Siedlungsbereiche von Ober- und Unterkammlach geleitet und so die Ortsdurchfahrt Kammlach vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Es könnte eine direkte Anbindung an die A 96 hergestellt und somit die Verkehre auf der regionalen Nord-Süd-Verbindung beschleunigt werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2011): Straßenverkehrszählung 2010. ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ Flächennutzungsplan Gemeinde Kammlach (2. Änderung, Stand: 31.03.2005). ▪ Rauminformationssystem Schwaben. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

St 2509 Neubau Ortsumfahrung Nersingen BA I, St 2509 - St 2021

Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte südwestlich des Siedlungsbereichs von Nersingen auf der Gemarkung Nersingen im Landkreis Neu-Ulm verlaufen. Sie würde an den Knoten St 2509/St 2021 sowie an die St 2021 südlich von Nersingen anbinden. Die Maßnahme ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Nersingen und im Rauminformationssystem Schwaben als Freihaltetrasse dargestellt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen.</p> <p>Die St 2509 und die St 2021 verbinden u. a. das Mittelzentrum Ichenhausen mit dem Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm. Dabei führen die Verkehre durch Nersingen. Auf der St 2509 überlagern sich diese Verkehre mit Verkehren zwischen den Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und Günzburg/Leipheim. Die Ortsdurchfahrt Nersingen ist durch Einzelhandelsbetriebe gekennzeichnet. Neben Ziel-Quell-Verkehren wird die Ortsdurchfahrt jedoch insbesondere von Durchgangsverkehren belastet. Zwischen Ichenhausen und Ulm/Neu-Ulm bestehen ausgeprägte Pendlerverflechtungen. Ebenso wie zwischen Pfaffenhofen a. d. Roth und Elchingen sowie zwischen Weißenhorn und Elchingen. Im Bereich des Knotenpunktes der St 2509 mit der St 2021 werden zu den Hauptverkehrszeiten regelmäßige Verkehrsstockungen am registriert.</p> <p>Die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Nersingen ist überdurchschnittlich hoch. Auf der St 2509 beträgt sie 14.163 Kfz/24h westlich sowie 9.996 Kfz östlich von Nersingen. Die Verkehrszählung für die St 2021 ergibt einen Wert in Höhe von 6.680 Kfz/24h. Es wird mit einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens des MIV im Landkreis Neu-Ulm um 14,3 % gerechnet. Die Gesamtfahrleistung im Landkreis Neu-Ulm steigt um 12 % (Region Donau-Iller 13 %). So ist auch in der Ortsdurchfahrt Nersingen mit einem zunehmenden Verkehrsaufkommen zu rechnen.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Maßnahme könnten Verkehre aus Teilen der Region mit dem Mittelzentrum Ichenhausen ins bzw. vom Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm beschleunigt und die Ortsdurchfahrt von Nersingen vom Durchgangsverkehr zu Teilen entlastet werden. Damit könnte Attraktivität der Ortsmitte von Nersingen, v. a. die Aufenthaltsqualität, weiter gesteigert und die Anwohner von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet werden. Durch eine Reduzierung der Verkehrsstockungen in der Ortsdurchfahrt Nersingen könnten auch die autobahnparallelen West-Ost-Verkehre innerhalb der Region beschleunigt werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015). ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ Flächennutzungsplan Gemeinde Nersingen.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rauminformationssystem Schwaben. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.
GZ 5 Neubau Verlegung in Kleinkötz	
Erläuterung	<p>Die Maßnahme Neubau Verlegung in Kleinkötz (GZ 5) könnte westlich des Siedlungsbereichs Kleinkötz verlaufen und von der Kreuzung Bahnhofstraße/Industriestraße in Kleinkötz bis zur Kreuzung Legoland Allee/B 16 in Günzburg führen. Die Maßnahme wäre ein Ausbau und teilweiser Neubau zur Verbindung zweier bereits bestehender Straßen (Industriestraße und Alois-Mengele-Straße). Die Trasse wurde im Rahmen der Ortsumfahrung Ichenhausen vom Staatlichen Bauamt Krumbach vorgestellt. Sie soll im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Ichenhausen/Kötz (B 16) realisiert werden, um durch die Umfahrung (B 16) ausgelöste Mehrverkehre nicht durch das Ortszentrum von Kleinkötz zu führen. Zugleich werden bestehende Industriegebiete unmittelbar an die großräumige West-Ost-Verbindung angebunden und ein Schwerverkehr durch Misch- und Wohngebiete in Kleinkötz vermieden.</p> <p>Die Verkehrsbelastung in Kleinkötz beträgt 5.023 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 5 %. Es wird ein Anstieg des MIV im Landkreis Günzburg um 11,3 % prognostiziert. Die Fahrleistungen werden im Landkreis insgesamt vsl. um 16 % zunehmen, dabei auf den Staatsstraßen nur um 5 %. Allerdings wird eine Steigerung der LKW-Fahrleistungen auf Staatsstraßen im Landkreis Günzburg um 29 % prognostiziert.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Maßnahme sollen durch die Umfahrung (B 16) ausgelöste Mehrverkehre um das Ortszentrum von Kleinkötz geleitet werden und die Anwohner der Ortsdurchfahrt Kleinkötz von den Belastungen des vom motorisierten Verkehrs (z. B. Lärm, Erschütterungen, Schadstoffe) entlastet werden. Zugleich können mit der Maßnahme die Verkehre zum großräumigen Straßennetz beschleunigt und somit die Erreichbarkeit von Regiosteilen weiter verbessert werden.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Staatliches Bauamt Krumbach (2018): Bundesstraße 16. Ortsumgehung Ichenhausen/Kötz. Öffentlichkeitsveranstaltung am 05./07.11.2018. ▪ Staatliches Bauamt Krumbach (2019): GZ 5, Neubau Verlegung in Kleinkötz. URL: https://www.stbakru.bayern.de/strassenbau/projekte/B735.ASKA0001.00.html (Stand: 06.02.2019).
K 7532 Neubau Aufstieg B 30	
Erläuterung	<p>Die Neubaumaßnahme könnte nördlich von Mettenberg auf den Gemarkungen Biberach a. d. Riß und Warthausen verlaufen. Die Maßnahme Neubau Aufstieg B 30 wird im Stadtentwicklungskonzept Biberach 2030 thematisiert. Die vom Kreistag sowie von den Gemeinderäten Biberach und Warthausen präferierte Variante (Variante 2) wurde berücksichtigt. Der Trassenverlauf ist im Rahmen der nachgeordneten Verfahren zu bestimmen. Das Mittelzentrum Biberach a. d. Riß ist über die AS Biberach-Nord und AS Biberach-Süd an die autobahnähnliche B 30 angebunden. Das nachgelagerte innerörtliche Straßennetz ist stark belastet. Durch das Mittelzentrum führt u. a. die großräumige Verbindungsachse B 312 und es überlagern sich Ziel-Quell-Verkehre mit Durchgangsverkehren. Zu den Hauptverkehrszeiten werden regelmäßige Verkehrsstockungen registriert.</p> <p>Die Verkehrsbelastung auf der L 267 im Abschnitt Biberach a. d. Riß – AS Biberach Nord und somit in der Ortsdurchfahrt von Herrlishöfen beträgt 12.406 Kfz/24h. Im Zulauf auf das Stadtzentrum nimmt das Verkehrsaufkommen weiter zu. Es wird mit einem weiter steigenden Verkehrsaufkommen des MIV (+14,9 % Personenfahrten) und des Güterverkehrs (+14,1 % t/a) im Landkreis Biberach gerechnet. Die Gesamtfahrleistung im Landkreis wird vsl. um 11 % steigen.</p> <p>Es wird mit einer positiven Wirtschaftsentwicklung des Kreises und der Stadt Biberach gerechnet. Dementsprechend wird eine weitere Zunahme der Arbeitsplätze sowie damit in Verbindung eine Steigerung des Einpendlerüberschusses von Biberach a. d. Riß und des Verkehrsaufkommens im Mittelzentrum erwartet.</p>
Bewertungsmerkmale der Abwägung	Mit der Maßnahme könnte die Nord-West-Umfahrung von Biberach a. d. Riß an die B 30 angebunden und die Ortsdurchfahrt sowie das nachgelagerte Straßennetz vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Zusammen mit der Nord-West-Umfahrung könnten die innerstädtischen Verkehre besser verteilt und die West-Ost-Verkehre der B 312, bei Aufstufung der K 7532 (Nord-West-Umfahrung), ortsdurchfahrtsfrei geführt und beschleunigt werden. Die West-Ost-Achse B 312 könnte dadurch gestärkt werden. Der Neubau Aufstieg B 30 (K 7532) sollte mit einer Anschlussstelle Biberach-Zentrum (siehe B V 1.1.2 V (1)) höhenfrei an die B 30 angebunden werden. Die Maßnahme könnte eine weitere Bündelung der Verkehre auf den großräumigen Verbindungen fördern.
Gesamtabwägung	Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Neubau einer Ortsumfahrung zur Erhöhung der Verbindungsqualität. Für Vorschläge ist auf regionalplanerischer Ebene keine strategische Umweltprüfung erforderlich. Im nachgeordneten Verfahren sind Trassenvarianten auf ihre Umweltverträglichkeit zu untersuchen.
Datengrundlagen (Auszug)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015. ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015). ▪ BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016). ▪ Pressemitteilung Schwäbische Zeitung vom 14.03.2108. ▪ STADT BIBERACH (2016): Stadtentwicklungskonzept STEK. Fortschreibung 2015/2016. ▪ PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller. ▪ Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.

Nr.	8	Maßnahme	Vorschläge zur Weiterentwicklung der ländergrenzüberschreitenden Straßenverbindungen sowie der Straßenverbindungen im Iller-, Roth- und Rottumtal
Plansatz	B V 1.1.2 G (5) B V 1.1.2 G (6)		

Ergänzend zu den vorgeschlagenen Maßnahmen der Kapitel B V 1.1.2 V (1), B V 1.1.2 V (2) und B V 1.1.2 V (3) sollten regionalbedeutsame Verbindungen in der Region weiterentwickelt werden, die aufgrund ihrer Lage im Raum eine herausragende Verbindungsfunktionen haben und für die sozioökonomischen Verflechtungen in der Region, zum Teil über die Landesgrenze zwischen Bayern und Baden-Württemberg hinweg, von hoher Bedeutung sind. Diese Achsen sind aufgrund ihrer Verbindungsfunktionen häufig überdurchschnittlich stark belastet.

In der Region Donau-Iller mangelt es an durchgängigen West-Ost-Verbindungen von überregionaler Bedeutung. Neben der A 8 und der B 312 i. V. m. der A 96 existieren keine weiteren leistungsfähigen durchgängigen West-Ost-Achsen. Durch Aus- und Neubau (z. B. Bau von Ortsumgehungen) könnten zusätzliche Achsen gestärkt, die West-Ost-Verkehre, v. a. zwischen den Zentralen Orten mittlerer und höherer Stufe, beschleunigt und die Anwohner der Ortsdurchfahrten von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs entlastet werden. Durch die Weiterentwicklung der Straßenverbindungen zwischen den Mittelzentren Biberach a. d. Riß, Ehingen (Donau), Ichenhausen, Illertissen, Krumbach, Laupheim, Senden/Vöhringen und Weißenhorn könnten die sozioökonomischen Verflechtungen innerhalb der Region gestärkt sowie die ländergrenzüberschreitende Entwicklung verbessert werden. Zugleich könnten durch den Ausbau von tangentialen Verbindungsachsen weite Teile ländlicher Räume besser an das Fernstraßennetz angebunden und somit eine flächenhafte Verbesserung der Erreichbarkeit der Region erzielt werden. Durch einen teilweisen Neu- bzw. Ausbau könnten die Verbindungen als (ländergrenzüberschreitende) Achsen gestärkt werden. Die Achsen sind im Rahmen künftiger Planungen in ihrem gesamten Verlauf entsprechend ihrer Verbindungsfunktion für die Region zu betrachten.

Ländergrenzüberschreitende Straßenverbindungen zwischen den Mittelzentren Biberach a. d. Riß, Ehingen (Donau), Laupheim, Ichenhausen, Illertissen, Krumbach, Senden/Vöhringen und Weißenhorn

- Die Verbindung **Ehingen (Donau) – Laupheim – Illertissen – Krumbach** bildet in Teilen eine regionale Entwicklungsachse ab. Aufgrund ihrer zentralen Lage soll die Verbindung über die Straßen B 311, L 259, B 30, L 265, K 7582, L 259, L 1268 und St 2018 so weiterentwickelt werden, dass sie die Funktion einer leistungsfähigen West-Ost-Achse übernehmen kann. Zwischen den Zentralen Orten bestehen zum Teil ausgeprägte Pendlerbeziehungen, es können jedoch auch Brüche in den Relationen, v. a. bei der Landesgrenze zwischen Bayern und Baden-Württemberg, festgestellt werden. Durch die Maßnahme kann Laupheim und Ehingen (Donau) möglichst direkt an die A 7 angebunden werden. Es wurden bereits Ortsumfahrungen für mehrere Orte entlang der Route realisiert bzw. sind in Planung. Darüber hinaus werden in Kapitel B V 1.1.2 V (3) zusätzliche Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Achse vorgeschlagen. Im Verlauf der West-Ost-Verbindung zwischen den Zentralen Orten bestehen jedoch weitere Ortsdurchfahrten und eine einheitliche Streckencharakteristik ist nicht vorhanden. Die Verkehrsbelastungen entlang der Achse ändern sich zwischen den Zentralen Orten. Aufgrund der uneinheitlichen Streckencharakteristik wird die Verbindung von der Bevölkerung und von Reisenden nicht als regionale ländergrenzüberschreitende West-Ost-Achse wahrgenommen.
- Die Verbindung **Biberach a. d. Riß – Illertissen** über die Straßen L 267, L 266, L 280, L 1268 und St 2018 soll zu einer leistungsfähigen West-Ost-Verbindung weiterentwickelt werden. Als wichtige regionale Tangente ermöglicht die L 280 eine direkte Verbindung zwischen Biberach a. d. Riß und dem mittleren Illertal. Sie bindet dabei im Nachbarortverkehr die Zentralen Orte Schwendi und Dietenheim ein. Zwischen den Mittelzentren Biberach a. d. Riß und Illertissen werden aktuell nur geringe Pendlerverflechtungen registriert, allerdings sind intensive Verflechtungen jeweils zwischen den Mittelzentren und den Orten Schwendi, Wain und Dietenheim zu erkennen. Der Verlauf der L 280 ist zum Großteil kurvig und von vielen Ortsdurchfahrten gekennzeichnet. Die Verbindung wird aufgrund der Streckencharakteristik von der Bevölkerung und von Reisenden nicht als regionale ländergrenzüberschreitende West-Ost-Achse wahrgenommen.
- Die ländergrenzüberschreitende Verbindung **Ehingen (Donau) – Senden** (B 311, B 30, L 240, L 260, St 2019) sowie im weiteren Verlauf die Verbindung **Senden – Ichenhausen** (St 2031, NU 3, St 2021, St 2020, NU 3, St 2022, St 2023) bzw. **Krumbach** über Weißenhorn (St 2031, St 2019) sollen für regionale West-Ost-Verkehre leistungsfähig weiterentwickelt werden. Durch die Weiterentwicklung der Straßenverbindungen zwischen den Zentralen Orten Ehingen (Donau) und Senden kann das ohnehin stark belastete Straßennetz im Großraum Ulm/Neu-Ulm zu Teilen entlastet werden. Der Verlauf der Verbindung mit den zwei Ästen im bayerischen Regionsteil ist meist kurvig und von vielen Ortsdurchfahrten gekennzeichnet. Die Verbindung wird aufgrund der Streckencharakteristik von der Bevölkerung und von Reisenden nicht als regionale ländergrenzüberschreitende West-Ost-Achse wahrgenommen.
- Die ländergrenzüberschreitenden Verbindungen **Laupheim – Senden** (L 265, L 263, L 261, L 1261, L 260, St 2019) sollte zur weiteren Stärkung der sozioökonomischen Verflechtungen in der Region über die Landesgrenze hinweg gestärkt werden. Durch die Weiterentwicklung der Straßenverbindungen zwischen den Zentralen Orten könnte das stark belastete Straßennetz im Großraum Ulm/Neu-Ulm zu Teilen entlastet werden. Es bestehen bereits ausgeprägte Pendlerbeziehungen zwischen den Zentralen Orten, die durch eine Verbesserung der Verbindung weiter gesteigert werden könnten. Der Verlauf der Straßenverbindung ist kurvig und von Ortsdurchfahrten gekennzeichnet.
- Durch die Beseitigung von Ortsdurchfahrten sowie weiteren Maßnahmen zur Beschleunigung der Verkehre sollte die Verbindung **Laupheim – Ichenhausen** über Vöhringen und Weißenhorn (L 265, L 263, L 261, K 7520, K 7365, K 7364, NU 14, St 2022, St 2023) als regionale West-Ost-Achse gestärkt werden. Pendlerbeziehungen zwischen den Zentralen Orten, auch über die Landesgrenze hinweg, wurden registriert. Sie könnten durch eine Verbesserung der Verbindung weiter gesteigert werden. Der Verlauf der Straßenverbindung ist kurvig und von Ortsdurchfahrten gekennzeichnet.

Das Straßennetz ist in Nord-Süd-Richtung gut ausgebaut und weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Achsen mit großräumiger und überregionaler Verbindungsfunktion sind in Planung oder Bau. Darüber hinaus sind weitere Achsen in Nord-Süd-Richtung für die sozioökonomischen Verflechtungen und die flächenhafte Erschließung der Region von hoher Bedeutung. Sie sind, häufig aufgrund der starken Siedlungsentwicklung, überdurchschnittlich vom motorisierten Verkehr belastet, aber nicht frei von Ortsdurchfahrten. Durch einen teilweisen Neu- bzw. Ausbau könnten die Verkehre auf diesen regionalen Achsen beschleunigt sowie die Anwohner der Ortsdurchfahrten von den Auswirkungen des motorisierten Verkehrs, v. a. des Durchgangsverkehrs, entlastet werden. Durch einen teilweisen Neu- bzw. Ausbau könnten die Verbindungen als regionale Achsen gestärkt werden. Die Achsen sind im Rahmen künftiger Planungen in ihrem gesamten Verlauf entsprechend ihrer Verbindungsfunktion für die Region zu betrachten.

Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßenverbindungen im Iller-, Roth- und Rottumtal

- Die St 2031 im bayerischen sowie die L 260 (weiter über B 312 und St 2031) und die K 7578 (weiter über L 264 bzw. über B 312 und St 2031) im baden-württembergischen Regionsteil verlaufen parallel zur A 7 zwischen den Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und Memmingen. Das **Illertal** ist dicht besiedelt und mit einem hohen Besatz an Arbeitsplätzen. Die ausgeprägten Ziel-Quell-Verkehre überlagern sich entlang der Achse mit Durchfahrtsverkehren, v. a. zu den Ober- und Mittelzentren, sowie mit Ausweichverkehren von der A 7. Die St 2031 und die L 260 sind in Abschnitten als Bedarfsumleitungen der A 7 ausgewiesen. Entlang beider Nord-Süd-Verbindungen werden regelmäßige Verkehrsstockungen zu den Hauptverkehrszeiten registriert. Die Verkehrsbelastung entlang den Achsen variiert je nach Zentralem Ort, ist jedoch häufig überdurchschnittlich hoch.
- Die Zentralen Orte Nersingen, Pfaffenhofen (Roth), Weißenhorn, Buch, und Babenhausen im **Rotthal** werden über die Straßen St 2021 und St 2020 verbunden. Diese Verbindung im Rotthal ist von Ziel-Quell-Verkehren als auch von Durchfahrtsverkehren überdurchschnittlich geprägt und soll als regionale Nord-Süd-Achse weiterentwickelt werden. Insbesondere im Abschnitt zwischen Nersingen und Weißenhorn beträgt die Verkehrsbelastung teils mehr als 8.000 Kfz/24h. Entlang der Achse werden regelmäßige Verkehrsstockungen zu den Hauptverkehrszeiten registriert. Der Verlauf der Straßenverbindung ist von Ortsdurchfahrten gekennzeichnet.
- Die L 265 im **Rottumtal** ist im Abschnitt zwischen dem Mittelzentrum Laupheim und dem Unterzentrum Ochsenhausen überdurchschnittlich stark befahren und soll als regionale Nord-Süd-Achse weiterentwickelt werden. Die Verkehrsbelastung beträgt entlang der gesamten Achse ca. 5.000 Kfz/24h. Es überlagern sich Verkehre zwischen den beiden Zentralen Orten mit Verkehren zwischen der B 30 und der B 312. Die L 265 stellt eine direkte Verbindung zwischen diesen Bundesstraßen dar und wird somit neben Nord-Süd-Verkehren auch von West-Ost-Verkehren genutzt. Entlang der regionalen Achse werden regelmäßige Verkehrsstockungen zu den Hauptverkehrszeiten registriert. Der Verlauf der Straßenverbindung ist von Ortsdurchfahrten gekennzeichnet.

Datengrundlagen (Auszug)

- BAST (2011): Straßenverkehrszählung 2010.
- BAST (2017): Straßenverkehrszählung 2015.
- BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2016): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort – Ein- und Auspendler (Stand: 30.06.2015).
- BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT (2018): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stichtag: 30.06.2016).
- PTV (2017): Regionale Auswertung der Verkehrsentwicklung in der Region Donau-Iller.
- Vor-Ort-Analyse i. V. m. Luftbildanalyse mittels Geographischen Informationssystemen.