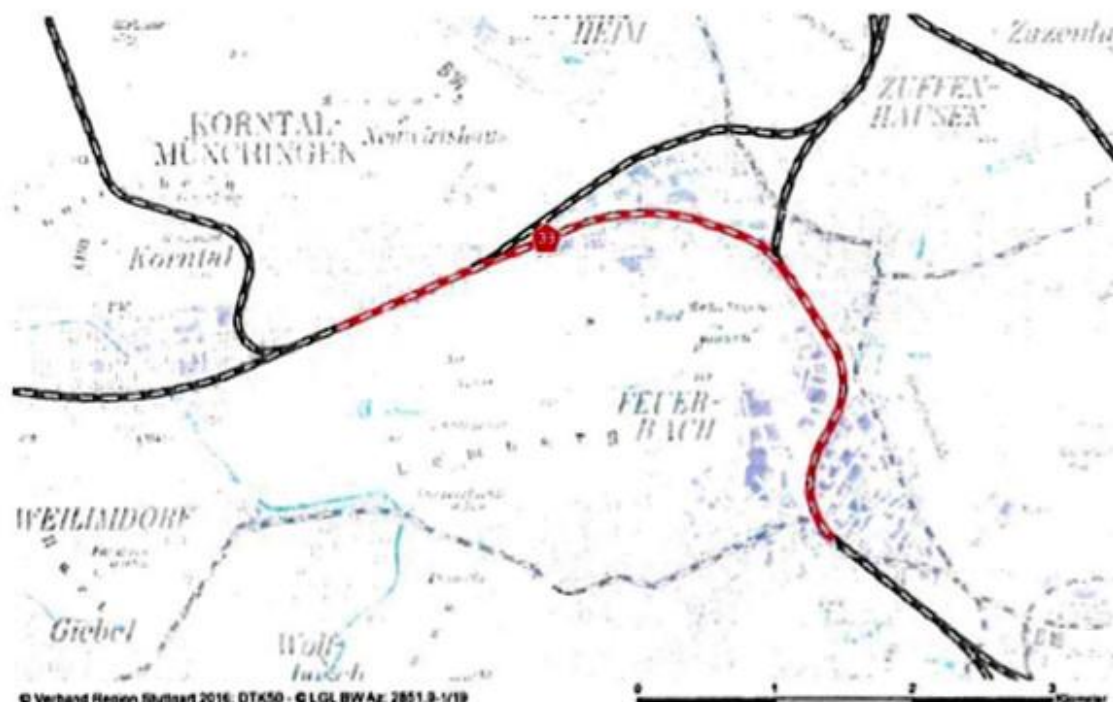




Beschreibung der Maßnahme Nr. 33

Bezeichnung	Verlängerung der Strohgaubahn bis Stuttgart-Feuerbach
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr

Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	2.500 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.900 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	0,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	2 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima

Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO ₂ -Emissionen im MIV	-5 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung

Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)

Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	110.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit

Gesamtbeurteilung	Im Zeitraum von 1996 bis 2012 verkehrte die Strohgaubahn bis Stuttgart-Feuerbach. Seither wird die so genannte „Nebenbahn-Variante“ mit einem autarken und optimierten Betrieb zwischen den Endhaltepunkten Heimerdingen und Kornthal umgesetzt. In der Raumschaft wird jedoch auch eine Wiederherstellung der Durchbindung nach Feuerbach diskutiert. Für diese Wiederverlängerung sind mittlere verkehrliche Wirkungen mit Fahrgaststeigerungen vor allem auf den Relationen zwischen dem Strohgau und den Arbeitsplatzschwerpunkten in den nördlichen Stuttgarter Stadtteilen festzustellen. Zudem kann die Maßnahme Beiträge zur Engpassbeseitigung und zu Luftreinhalteplänen / Lärminderungsplänen leisten. Da eine bestehende Trasse genutzt werden könnte, sind keine Eingriffe in Schutzgüter erforderlich. Aufgrund derzeit unterschiedlicher Einstiegshöhen sind hohe Investitionen zu erwarten. Ggf. muss der Halt in Zuffenhausen durchfahren werden.
Dringlichkeit	Maßnahme zur Trassenfreihaltung