

Bürgerverein Leonberg-Ezach e.V.
Wiesensteiger Straße 1
71229 Leonberg
Tel. 07152 / 7 29 16

E-Mail: bv-ezach@t-online.de

Bürgerverein Leonberg-Ezach e.V. – Wiesensteiger Straße 1 - 71229 Leonberg

Regierungspräsidium Stuttgart
Referat 44 (Straßenplanung)

Postfach 800709
70507 Stuttgart

Leonberg, den 8.4.2013

Stellungnahme zum Lückenschluss B464 – B295

Im Planfeststellungsbeschluss vom Dezember 2001 zum „Aus- und Neubau der Bundesstraße B 295 zwischen Leonberg und Renningen mit Autobahnanschluss Leonberg-West...“ heißt es:

„Die Befürchtung, mit dem 1,5 km langen zweibahnigen Abschnitt werde eine „**Ersatzautobahn**“ von Leonberg nach Sindelfingen/Böblingen zur Bodenseeautobahn A81 geschaffen, ist völlig unbegründet. Wollte ein auf der Autobahn von Norden oder Westen nach Leonberg kommender Verkehrsteilnehmer tatsächlich das Autobahnkreuz Stuttgart- Vaihingen umfahren, müsste er auf dem Weg von der Anschlussstelle Leonberg-West über die B295 und die mit Beschluss vom 05.05.1999 planfestgestellte B 464 Renningen – Sindelfingen insgesamt **9 signalgeregelte Ampelkreuzungen**, eine **Einmündung** und mehrere **Steigungsstrecken** passieren, um zur A 81 am Autobahnkreuz Böblingen-Hulb zu gelangen...“(S.59). „Bedenkt man zusätzlich, dass Lkw’s auf der 1 km langen Steigungsstrecke von der Anschlussstelle Leonberg-West bis zur Kuppe des Längenbühl nur die Beharrungsgeschwindigkeit erreichen, so wäre – zumal mit Blick auf die bis zum Prognosehorizont des Jahre 2015 zu erwartenden Ausbaumaßnahmen im Zuge der A 8 und der A 81 – ein derartiges Verhalten eines Verkehrsteilnehmers, zwischen Leonberg und Böblingen die Autobahn zu verlassen und stattdessen die B 295 und die B 464 zu benutzen, völlig unrealistisch.“ (S.60).

Halten wir die Logik dieser Aussage fest:

Voraussetzung: 1999 planfestgestellter Ausbau der B 464 mit 9 signalgeregelten Ampelkreuzungen,

Implikation: a) keine Verlagerung des Verkehrs von der Autobahn A 8 und A 81 auf die B 464/B295,

b) Gesamtbelastung an der Anschlussstelle Leonberg-West 37.600 Fahrzeuge /24 h,

c) kein Autobahndreieck Leonberg-West.

Reinhard Siegfarth, Vors. KSK Böblingen
Sieglinde Ziegler, Stv. BLZ 603 501 30
Bärbel Hager Konto Nr. 871 55 00

Demgegenüber heißt es in der Projektbeschreibung des Regierungspräsidiums zum Lückenschluss B 295/B 464 bei Renningen aus dem Jahr 2012:

„Am 13.05.2011 wurde für die Umplanung der B 464 mit planfreien Anschlüssen der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der Ausbau der B 464 mit planfreien Anschlüssen war notwendig geworden, weil die aktuelle Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2020 ein 40 % höheres Verkehrsaufkommen auf der B 464 prognostiziert, als in den Jahren 1994/95 für das Jahr 2010 erwartet wurde. Grund dafür sind insbesondere die Aufsiedlung des ehemaligen Flughafengeländes in Böblingen, die Betriebserweiterungen der Daimler AG in Sindelfingen und die Wohngebietsausweisungen in Sindelfingen und Renningen.....Oberstes Ziel ist es, dass die Bundesstraße eine flüssige Verkehrsführung zulässt.“ (S.1).

Herr Landrat Bernhard benennt in seiner „Vorstellung des aktuellen Planungsstande B 295 /B464 – Lückenschluss bei Renningen/Anbindung der K 1008“ vom 20.9.2012 einen weiteren Grund für die Umplanung:

„Die im Jahr 2007 erfolgte Fertigstellung des Ausbaus der A 8 und der Inbetriebnahme der neuen Anschlussstellen (AS) Leonberg-West und Rutesheim führten zu starken Verlagerungen bei der Routenwahl der Verkehrsteilnehmer. Durch die Planänderung wurden die Knoten an der B 464 so geändert, dass nunmehr von Magstadt bis zur A 81 eine ampelfreie Verbindung realisiert werden konnte. Aufgrund des für das Gebiet des Landkreises erstellten Grundverkehrsmodells konnte nachgewiesen werden, dass sich durch die bereits erwähnten massiven Änderungen im Verkehrsnetz die bisherigen gutachterlichen Annahmen für den Lückenschluss erheblich verändert haben. Die Anpassung der Planungen wurde durch die dabei neu aufgestellten Verkehrsprognosen bestätigt.“ (S.2).

Halten wir die Logik dieser Aussage fest:

Voraussetzung: Das Verkehrsaufkommen hat sich für das Prognosejahr 2020 um 40% erhöht,

Implikation: a) der planfreie Ausbau der B 464 ist notwendig,

b) ein planfreier Lückenschluss ist notwendig,

c) Gesamtbelastung an der Anschlussstelle Leonberg-West ca. 50.000

d) Befürchtung des Gemeinderates in Leonberg einer möglichen Kapazitätsgrenze der Anschlussstelle Leonberg-West.

Vergleicht man die behördlichen Aussagen der Jahre 2001 und 2012, so stellt man fest, dass die in der Planfeststellung des Jahres 2001 gemachten Aussagen - sie sollten die Einwände der Bürger in Bezug auf den Ausbauumfang der B 295 und des Anschlusses Leonberg-West und die damit verbundenen Befürchtungen, dass Leonberg ein zweites Autobahndreieck bekommen würde, entkräften und wurden bei der öffentlichen Anhörung vom Verhandlungsführer als 'worst- case-Szenario' bezeichnet - bei den Ausbaumaßnahmen der B 464 nun in ihr Gegenteil verkehrt wurden.

Man macht 2012 genau die Sachzwänge einer Verkehrsverlagerung geltend, die man 2001 vehement abgestritten hatte, um jetzt den ampelfreien Ausbau der B 464 vornehmen zu können.

Die Begründungen mit den zusätzlichen Besiedlungen in Sindelfingen und Renningen können nicht als stichhaltig anerkannt werden.

Das Regierungspräsidium sollte Transparenz schaffen, woher die plötzliche Verkehrszunahme auf der B 464 kommt.

Wendet man die Logik der Planfeststellung von 2001 unter den geänderten Rahmenbedingungen von 2011/12 an, so ergibt sich:

Voraussetzung: Ausbau der B 464 ohne Ampelkreuzungen,

Implikation: a) Verlagerung des Verkehrs von der Autobahn A 8 und A 81 auf die B 464/B295,

b) Gesamtbelastung an der Anschlussstelle Leonberg-West 50.000 Fahrzeuge/24 h,

c) Autobahndreieck notwendig, weil die Kapazität des Westanschlusses nicht genügt.

In der Konsequenz bedeutet dies:

Die B 464 / B295 – Verbindung zwischen Böblingen-Hulb und Leonberg-West dient entgegen den Aussagen der Planfeststellung 2001 als Querverbindung zwischen den Autobahnen A 81 und A 8 zur Entlastung des Stuttgarter Kreuzes. Die Bürger in Leonberg fühlen sich durch diese Vorgehensweise der Behörden getäuscht.

Nach amtlichen Aussagen handelt es sich durch die geänderten Verkehrsbeziehungen für Leonberg nur um eine Verlagerung der Verkehrsströme, die Gesamtverkehrsmenge bleibe im Bereich Leonberg gleich. Es mache keinen Unterschied, ob der Verkehr auf der Autobahn oder über die B 295 fährt.

Dem muss heftig widersprochen werden:

Beim Ausbau der A 8 hat man versucht, die Wohngebiete durch Wälle vor Lärm- und Schadstoffimmission zu schützen.

Dies ist auf der Steigungsstrecke der B 295 nicht gegeben. Diese Straße wirkt für Leonberg wie eine „Lärm-Trompete“ (mündliche Aussage RP) für die benachbarten Wohngebiete. Die nach behördlicher Aussage zur Zeit „nur“ 28.000 Fahrzeuge /24 h überziehen bereits jetzt die Wohngebiete im Westen mit erheblichem Lärm.

Schlussfolgerung:

Wenn die Planungsbehörde die Voraussetzungen der Planfeststellung von 2001 in ihren wesentlichen Voraussetzungen ändert, dann muss auch eine völlige Neuplanung des Schutzes vor Lärm- und Abgasimmissionen für Leonberg erfolgen. Auf Grund der Topographie kann dieses Problem möglicherweise nur durch eine Überdeckung zu lösen sein.

Mit freundlichen Grüßen

Reinhard Siegfarth
Bürgerverein Leonberg-Ezach e.V.

Reinhard Siegfarth, Vors. KSK Böblingen
Sieglinde Ziegler, Stv. BLZ 603 501 30
Bärbel Hager Konto Nr. 871 55 00



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
STRASSENWESEN UND VERKEHR

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

An den
Bürgerverein Leonberg-Ezach e.V.
Herrn Reinhard Siegfarth
Wiesensteiger Straße 1
71229 Leonberg

Stuttgart 15.04.2013
Name Markus Kübler
Durchwahl 0711 904-14425
Aktenzeichen 44-39-B464/B295 Rennin-
gen/58

 B 295/B 464 Lückenschluss bei Renningen

Anlage

Auszug aus der Verkehrsuntersuchung B 464 Neubau zwischen Sindelfingen und Renningen vom November 2009 (6 Seiten)

Sehr geehrter Herr Siegfarth,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 8. April 2013 zum Lückenschluss der beiden Bundesstraßen 295 und 464 bei Renningen. Zu Ihren Anliegen, die Verkehrszunahme auf der B 464 aufzuklären und die Lärmsituation im Bereich der B 295 neu zu beurteilen, können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Für den Neubau der B 464 zwischen Sindelfingen und Renningen wurde im Mai 1999 der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der Planfeststellungsbeschluss basierte auf einem Verkehrsgutachten aus den Jahren 1994/1995. Im Folgenden hatten sich verkehrlich relevante Änderungen im Umfeld der Maßnahme ergeben, welche im Jahr 2009 eine neue Verkehrsuntersuchung erforderlich machten. Zu berücksichtigen waren in erster Linie Veränderungen im umliegenden Landes- und Kreisstraßennetz, sowie aktualisierte Ansätze der Strukturdaten der Kommunen Sindelfingen, Grafenau, Magstadt und Renningen. Die entsprechenden Prognosegrundlagen des Untersuchungsgebietes können Sie dem beiliegenden Auszug aus der Verkehrsuntersuchung B 464 Neubau zwischen Sindelfingen und Renningen vom November 2009 entnehmen.



Regierungspräsidium Stuttgart
Verkehrsuntersuchung zur B 464 Neu
Neubau zwischen Sindelfingen und Renningen
Knotenpunkte 02 bis 05

4408

BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Bauüberwachung
Schallimmissionsschutz
Messstelle nach § 26 BImSchG

Auftraggeber: Regierungspräsidium Stuttgart
 Straßenwesen und Verkehr
 Industriestraße 5
 70565 Stuttgart

Projektleitung: Wolfgang Schröder

Bearbeitung: Thomas Glock
 Heike Merkle
 Oliver Schaal

Ludwigsburg, November 2009

Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.0
Fax 07141.8696.33
info@bsingenieure.de
www.bsingenieure.de

1. AUFGABENSTELLUNG

Für den Neubau der B 464 zwischen dem bestehenden Ausbauende an der L 1183 bei Sindelfingen und der B 295 bei Renningen wurde von den Gutachtern eine Verkehrsuntersuchung [1] erarbeitet, die die verkehrlichen Wirkungen der B 464 Neu aufzeigt. Auf der Basis dieser Verkehrsuntersuchung wurde im Mai 1999 der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der B 464 zwischen Sindelfingen und Renningen erlassen.

Mit dem Fortschreiten der Planungen zur B 464 Neu hat sich gezeigt, dass der als Grundlage dienende PLANUNGSFALL 1 aus [1] überarbeitet werden muss, weil

- sich die bei der Verkehrsprognose zugrunde gelegten Strukturdaten geändert haben (vor allem bezüglich des „Flugfeldes Böblingen/Sindelfingen“),
- sich die Planungen zur Struktur des Landes- und Kreisstraßennetzes im Untersuchungsgebiet (Ausbau L 1189, Abstufung K 1007, Erschließung Ihinger Hof von/nach Westen) geändert haben (vergleiche Kapitel 4.1),
- der Untersuchungsbereich im Norden auf die geplanten Verknüpfungen der B 295 mit der Leonberger Straße (Renningen), der K 1015, der K 1008 und der K 1008 mit der Gemeindeverbindungsstraße Magstadt ausgedehnt werden soll und dabei auch Belastungswerte für die direkte Verknüpfung der B 464 Neu mit der B 295 („Lückenschluss“) auf der Basis der inzwischen für diesen Knotenpunkt bestimmten Vorzugsvariante erarbeitet werden sollen,
- aufgrund einer aktuellen Verkehrsuntersuchung für die Stadt Renningen [2] von reduzierten Werten im Quell-/Zielverkehr der Stadt Renningen auszugehen ist, die auf das gesamte Untersuchungsgebiet der Verkehrsuntersuchung zur B 464 Neu zu beziehen sind.
- Zudem wurde aufgrund dieser neuen Erkenntnisse festgestellt, dass „einhüftige“ Anschlüsse (entsprechend der Planfeststellung) nicht ausreichend leistungsfähig sind.

Somit wurde der ursprüngliche PLANUNGSFALL 1 aus [1] bis zum nun vorliegenden PLANUNGSFALL 4 weiter entwickelt.

Auf der Basis der Berechnungsergebnisse des PLANUNGSFALLES 4 sind anschließend die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken für die Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags zu bestimmen und Leistungsfähigkeitsberechnungen für diese Zeitbereiche für die Anschlüsse des nachgeordneten Straßennetzes mit der B 464 Neu durchzuführen.

Weiterhin sind für den PLANUNGSFALL 4 die Verkehrskennwerte für die schalltechnischen Untersuchungen zu erarbeiten, die von den aktuellen Knotenpunktformen ausgehen („zweihüftige“ Anschlüsse).

Auf der Grundlage unseres Arbeitsprogrammes vom 28. März 2007 wurden wir am 23. April 2007 vom Regierungspräsidium Stuttgart mit der Durchführung der Untersuchung beauftragt.

Die Untersuchungsergebnisse, die mit diesem Bericht vorgelegt werden, beziehen sich auf die folgenden Knotenpunkte:

- KP 02: B 464 Neu/K 1004
- KP 03: B 464 Neu/K 1064
- KP 04: B 464 Neu/L 1189
- KP 05: B 464 Neu/K 1006.

Für den Knotenpunkt 01: B 464 Neu/L 1183/K 1066 wurde im Juni 2007 ein gesonderter Untersuchungsbericht [3] vorgelegt.

3. VERKEHRSPROGNOSE

3.1

Allgemeines

Aufgabe der Verkehrsprognose ist die Bestimmung des künftig in einem Planungsraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Die Aufkommenswerte werden anschließend auf der Basis der Struktur der Verkehrsbeziehungen nach bestimmten Zeit-Weg-Kapazitäts-Funktionen auf das Straßennetz verteilt („umgelegt“), um die voraussichtlichen künftigen Verkehrsbelastungen bei verschiedenen Planungsalternativen angeben zu können.

Das künftige Verkehrsaufkommen wird aus der zu erwartenden verkehrlich relevanten, ortsbezogenen Strukturentwicklung des Planungsraumes und weiteren, möglichst für diesen Raum differenzierten, allgemeinen Entwicklungstendenzen abgeleitet.

Im Wesentlichen sind folgende Parameter von Bedeutung:

- Anzahl der Einwohner und demografische Entwicklung
- Anzahl der Beschäftigten und anzunehmende gewerbliche/industrielle Entwicklung
- Lage und Größe von Handelseinrichtungen
- Räumliche Verteilung von zentralen Einrichtungen (Ämter, Krankenhäuser, Schulen)
- Entwicklung des Freizeitverhaltens und Freizeitstandorte
- Motorisierungsentwicklung (Kfz-Bestand und Fahrleistungen)
- Veränderungen der Verkehrsmittelbenutzung
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene)

Entscheidende Bestimmungsgröße für diese Parameter sind die entsprechenden Daten aus der Flächennutzungsplanung und der Regionalplanung. Zusätzlich wird auf Informationen zur Bevölkerungsentwicklung und zur Motorisierungsentwicklung zurückgegriffen.

Derartige Prognosen sollten einen Zeitraum von ca. 10 - 15 Jahren umfassen. Es ist offensichtlich, dass die Validität der Prognosen davon abhängig ist, in welchem Maße die angenommenen Entwicklungen in diesem Prognosezeitraum tatsächlich eintreffen bzw. realisiert werden. Bei hoher Übereinstimmung kann eine sehr gute Genauigkeit der resultierenden Verkehrsaufkommensprognosen erwartet werden. Sind innerhalb des Prognosezeitraums entscheidend veränderte Entwicklungen erkennbar, kann die Prognose überarbeitet oder muss ggf. grundlegend neu aufgestellt werden.

3.2 Prognosegrundlagen des Untersuchungsgebietes

Maßgebender Prognosehorizont für die vorliegende Untersuchung ist das Jahr 2020.

Basis der vorliegenden Untersuchung ist die in der Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der A 81 im Bereich Böblingen – Sindelfingen [8] erarbeitete umfassende Verkehrsprognose 2020, die auch den für die vorliegende Untersuchung maßgebenden Raum abdeckt. Weiterhin berücksichtigt wurde die von den Gutachtern erarbeitete Verkehrskonzeption Magstadt [9] mit den darin untersuchten Netzergänzungen Süd- tangente und Osttangente Magstadt.

Für die Verkehrsuntersuchung zum Neubau der B 464 Sindelfingen - Renningen wurden von den Gutachtern nochmals die aktuellen Strukturdaten und Entwicklungsabsichten der Kommunen des Planungsraumes (Renningen, Magstadt, Grafenau, Sindelfingen etc.) abgefragt und aktualisiert.

Insbesondere wurde das bis zum Prognosehorizont 2020 zu erwartende Verkehrsaufkommen für das „Flugfeld“ (ehemaliges Flughafengelände südlich der AS Böblingen/Sindelfingen der A 81) mit dem Zweckverband Flugfeld Böblingen/ Sindelfingen und der Planungsgruppe Köln abgestimmt.

Weiterhin wurden die Daten des Statistischen Landesamtes zur demografischen Entwicklung des Landes Baden-Württemberg [10] einbezogen.

Die wichtigsten Gebietsausweisungen (Wohnen und Gewerbe) in den Kommunen des Planungsraumes sind im Folgenden aufgelistet:

Renningen:

- Wohnen: Malsheim – „Schnallenäcker“ 20 ha
„Keltenstraße“ 5,5 ha
- Gewerbe: „Wolfäcker IV“ 10,8 ha

Magstadt:

- Wohnen: „Seele/Metzlesbach“ 500 Einwohner
„Schoeneberger Areal“ 1,5 ha
- Gewerbe: „Hölderle“ 250 Arbeitsplätze

Grafenau:

- Wohnen: Döffingen – „Hörle“ 4,0 ha
- Gewerbe: Döffingen – „Röte“ 7,0 ha

Sindelfingen:

– Wohnen:	Maichingen – „Wetterkreuz/Hoher Rain“	13,6 ha
	Maichingen – „Mühlweg“	28,0 ha
	Darmsheim – „Innerer Bühl-West“	6,6 ha
	Darmsheim – „Innerer Bühl-Mitte“	4,1 ha
– Gewerbe:	Maichingen – „Mittelpfad“	22,5 ha
	Daimlererweiterung „Schoß“	33,3 ha

Sindelfingen/Böblingen:

Für das „Flugfeld“ wurde ein Prognoseverkehrsaufkommen für das Jahr 2020 in Höhe von 35.400 Kfz/24 h angesetzt.

3.3

Motorisierungs- und Fahrleistungsentwicklung

Für die Motorisierungs- und Fahrleistungsentwicklung wurde auf die neueste Shell-Prognose [11] zurückgegriffen, die bis zum Prognosehorizont 2020 noch Zunahmen der Fahrzeugzahlen, jedoch Rückgänge der Fahrleistungen der Fahrzeuge ansetzt.

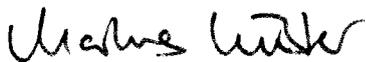
Die Deutsche Shell AG [11] prognostiziert für das Jahr 2020 einen Motorisierungsgrad in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 604 und 627 Pkw/1.000 Einwohner in Abhängigkeit von den jeweils angesetzten Zukunftsparametern. Bei der Entwicklung der durchschnittlichen jährlichen Pkw-Fahrleistungen wird ausgehend von [11] in der vorliegenden Untersuchung von einem Rückgang um ca. 4,0 % ausgegangen.

Diese Entwicklungen wurden auf den Untersuchungsraum übertragen, wobei differenziert nach Ortstyp und heutigem Motorisierungsgrad Angleichungen an den bundesweit erwarteten Wert vorgenommen wurden. Für Kommunen, die heute im Motorisierungsgrad über dem Bundesdurchschnitt liegen, wird eine geringere Zunahme (Sättigungsfunktion), für Kommunen, die heute unter dem Durchschnitt liegen, eine stärkere Entwicklung angenommen.

Im Ergebnis liefert die derzeitige Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2020 ein 40-% höheres Verkehrsaufkommen auf der B 464, als das in den Jahren 1994/1995 für den damaligen Prognosehorizont 2010 erwartet wurde. Dieses Ergebnis wird der aktuellen Planung zugrunde gelegt.

An der Bundesautobahn 8 wurde im Jahr 2007 die Anschlussstelle Leonberg-West fertig gestellt und damit die B 295 mit der BAB 8 verknüpft. Hinsichtlich der Lärmmissionen für Leonberg möchten wir Sie darauf hinweisen, dass grundsätzlich für die Dauer von 30 Jahren nach Verkehrsfreigabe der Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen besteht, wenn sich in diesem Zeitraum nicht vorausehbare Lärmwirkungen eines Straßenneubauvorhabens ergeben. Vor diesem Hintergrund werden wir, nach dem Bau und der Verkehrsfreigabe der beiden Straßenbauprojekte „B 464 Sindelfingen - Renningen“ und „B 295/ B 464 Lückenschluss bei Renningen“, in den nächsten Jahren die Entwicklung der Verkehrsbelastung weiterverfolgen und ggf. prüfen, ob die Voraussetzungen für nachträglichen Lärmschutz erfüllt sein werden. Insbesondere können wir Ihnen zusichern, dass wir nach der Fertigstellung des Lückenschlusses eine Überprüfung der Lärmsituation vornehmen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Markus Kübler