

**Einwendungen und Anregungen zur Planfeststellung  
“Ausbau der B 295 zwischen Renningen und  
Leonberg mit Anschlußstelle Leonberg- West  
an die A 8“**

**Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal e.V.  
(BiGG)**

Dezember 2000

## Inhalt

1	Zusammenfassung .....	3
2	Vorbehalte .....	6
3	Notwendigkeit der Maßnahme .....	6
3.1	Historie.....	6
3.2	Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes in Leonberg .....	7
3.3	Anbindung des Raumes Calw und Weil der Stadt an das überörtliche Straßennetz ....	9
3.4	Bündelung des regionalen Verkehrs.....	10
3.5	Wirkung des geplanten Neubaus der B 464 .....	10
3.6	Allgemeine Verschlechterung der Wohnqualität in den westlichen Stadtteilen Leonbergs .....	12
3.7	Nordwest-Tangente.....	12
3.8	Verlegung der B 295 .....	12
3.9	Verkehrsprognosen.....	13
3.10	Ausbaustand und Trassenführungen .....	14
3.10.1	Vierspuriger Ausbau der B 295.....	14
3.10.2	Anschluss der K 1009 nach Warmbronn (“Warmbronner Ohr“).....	15
3.10.3	Trassenführung der verlängerten Brennerstraße .....	15
3.10.4	Kreuzung Brennerstraße / Gebersheimerstraße .....	15
3.11	Wirkung auf die S-Bahnlinie S 6 und die geplante S 60 .....	15
3.12	Verkehrssicherheit.....	15
4	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....	17
4.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	17
4.2	Luftschadstoffe.....	17
4.2.1	Allgemeines .....	17
4.2.2	Berücksichtigung der EU-Richtlinien .....	18
4.2.3	Berücksichtigung der kleinklimatischen Verhältnisse.....	19
4.2.4	Grundbelastung.....	19
4.2.5	Krebs erzeugende Luftverunreinigungen (Beurteilungsmaßstäbe des LAI) .....	21
4.2.6	Frühere Gutachten .....	22
4.2.7	Angewandte Prognosemodelle.....	22
4.2.8	Berücksichtigung der Brennerstraße bis zum Neuköllner Platz .....	22
4.2.9	Zusammenfassung und Konsequenzen .....	23
4.3	Natur und Landschaft.....	23
5	Alternativen.....	24
5.1	Grundsätzliche Überlegungen .....	24
5.2	Teilanschluß an der Bestandstrasse .....	24
5.3	Führung des Verkehrs von der A 8 zur A 81 sowie in den Raum Calw über die neue Anschlussstelle Rutesheim.....	24
5.4	Varianten des Bürgerverein Eltingen .....	25
5.5	Vorschläge der Bürgerbeteiligung zur wirkungsvollen Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes in Leonberg .....	26
6	Schlußbemerkung.....	26

# 1 Zusammenfassung

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der B 295 zwischen Renningen und Leonberg einschließlich der neuen Anschlussstelle Leonberg-West an die A 8 sowie der zu verlängernden Südrand- und Brennerstraße (K 1011) eingeleitet.

Die Mitglieder der Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal e.V. (BiGG) sind von der geplanten Maßnahme betroffen. Die BiGG äußert in diesem Papier ihre Einwendungen und Anregungen.

## **Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes in Leonberg**

Die Notwendigkeit der geplanten Maßnahme wird in den Planfeststellungsunterlagen im wesentlichen dadurch begründet, dass eine erhebliche Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes der Stadt Leonberg erreicht werden könne.

Bereits der im Sommer vom Gemeinderat verabschiedete Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leonberg hatte gezeigt, daß die Entlastungswirkung des innerstädtischen Straßennetzes durch den Westanschluß nicht so hoch sein würde wie in früheren Gutachten angenommen. Selbst diese geringen Entlastungswirkungen waren aus vielen Gründen zweifelhaft, wie sich bei den öffentlichen Diskussionen im Rahmen der Bürgerbeteiligung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leonberg gezeigt hat. Die in den Planfeststellungsunterlagen nunmehr neu vorgelegten Verkehrsbelastungszahlen bestätigen diesen Trend. Die vorgelegten Zahlen der B 295 NEU sind noch einmal kräftig gestiegen. Die Steigerung gegenüber der heutigen Belastung liegt nun bei ca. 60%. Statt einer nachhaltigen Entlastung ist nun eine zusätzliche Belastung des innerstädtischen Straßennetzes anzunehmen.

Eine neue Abschätzung der Verkehrsbelastung für die Gesamtstadt Leonberg ist in den Unterlagen nicht enthalten. Die Notwendigkeit der Maßnahme zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes ist somit nicht nachgewiesen.

## **Raumordnerische Ziele und Bündelung des Verkehrs auf der B 295 NEU**

Als Begründung für die geplante Maßnahme werden raumordnerische Entwicklungsziele angeführt. Der Raum Calw / Weil der Stadt solle besser an das überörtliche Straßennetz angebunden und der Verkehr auf der B 295 gebündelt werden. Abgesehen davon, daß der Bündelungseffekt auch negative Auswirkungen auf die Stadt Leonberg hat, ist der Bedarf für einen Ausbau der B 295 aus folgenden Gründen nicht gegeben:

- Der Verkehr auf der B 295 ist in den letzten Jahren nahezu gleich geblieben
- Selbst der Regionalverkehrsplan geht nicht von einer Steigerung des Verkehrs aus Richtung Calw bis zum Jahre 2010 aus

Eine Bedarf für eine Bündelung des Verkehrs ist ebenfalls nicht vorhanden, da die Straßen, welche dadurch entlastet werden sollen, ausreichend Kapazität haben.

## **B 295 NEU – Teil einer autobahnähnlichen Querspange zwischen der A 8 und der A 81**

Ein weiteres Planungsziel wird im Erläuterungsbericht nur angedeutet, jedoch nicht näher ausgeführt: Die Schaffung einer leistungsfähigen autobahnähnlichen Schnellverbindung zwischen der A 8 und der A 81 für den regionalen Verkehr und für den Fernverkehr. Wir sind der Auffassung daß –entgegen der Darstellung im Erläuterungsbericht- dieses letztgenannte Planungsziel, das wesentliche Ziel der geplanten Maßnahme ist. Nur dadurch ist die erhebli-

che prognostizierte zusätzliche Verkehrsmenge auf der B 295 NEU überhaupt annähernd erklärbar. Diese Auffassung wird durch jüngste Äußerungen verantwortlicher Politiker, durch die Aussagen des Verkehrsgutachtens und durch frühere Aussagen zu Planfeststellung des 6-spurigen Ausbaus der A8 zwischen Heimsheim und Leonberg bestätigt. Das offensichtlich aus verkehrsplanerischer Sicht wichtigste Ziel der vorgesehenen Maßnahme wird verschwiegen und die Notwendigkeit der Maßnahme aus dieser Sicht nicht dargelegt. Die Planunterlagen sind daher unvollständig und irreführend.

### **Auswirkungen auf den S-Bahn- Verkehr**

Die geplante Maßnahme widerspricht auch dem wichtigen Ziel der Verkehrspolitik, möglichst Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Laut Verkehrsgutachten wird Verkehr von der S 6 abgezogen und auf die Straße verlagert. Die neue S-Bahnlinie S 60 zwischen Renningen und Böblingen läuft parallel zur B 295 NEU bzw. B 464 NEU. Die Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf diese neue S-Bahnlinie ist in den Planunterlagen überhaupt nicht dargestellt. Dies ist ein wesentlicher Planungsmangel.

### **Weiterführung über Nordwest-Tangente**

An vielen Stellen der Planunterlagen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die vorgelegte Planung des Westanschlusses den Vorteil habe, daß eine Weiterführung auf eine künftige Nordwest-Tangente erleichtert würde. Manchmal wird zusätzlich noch eine sogenannte nordwestliche Umfahrung als eine Möglichkeit genannt.

Wir sehen diesen Hinweis keineswegs als einen Vorteil an, wir sehen diese Möglichkeit vielmehr- wie im übrigen alle Stadtteile im Westen von Leonberg- als erhebliche Bedrohung. Eine Realisierung der Nordwest-Tangente würde weitere erhebliche Belastungen für die westlichen Stadtteile mit sich bringen und würde zusammen mit dem Westanschluß eine „Ersatzroute“ für die Autobahn mitten durch Leonberg ermöglichen. Die vielen weiteren Nachteile einer solchen Straße für Leonberg sind im Rahmen der Bürgerbeteiligung Verkehrsentwicklungsplan dargestellt worden. Der Hinweis auf eine irgendwie geartete Alternative zur Nordwest- Tangente namens nordwestliche Umfahrung ist irreführend. Die Stadt Leonberg hat mit Unterstützung durch den Verband der Region Stuttgart die Weiterverfolgung einer solchen Umfahrungsvariante im Zusammenhang mit der Diskussion des Verkehrsentwicklungsplans im Sommer dieses Jahres eindeutig abgelehnt. Als Begründung wurde genannt, sie sei aus Naturschutzgründen nicht planfeststellbar. Somit ist klar, daß als sogenannte Entlastungsstraße der Innenstadt von Leonberg nur die Nordwest-Tangente in Frage kommt. Durch den Westanschluß ist somit auch die Nordwest-Tangente planerisch festgelegt.

Die Planfeststellung für den Westanschluß ist insoweit unvollständig. Sie präjudiziert die Nordwest-Tangente und müßte also die Planung der Nordwest-Tangente einbeziehen.

### **Auswirkungen auf die Umwelt**

Die Planunterlagen geben die Umweltauswirkungen des Vorhabens in ihren Berechnungen und Schätzungen entweder falsch oder unvollständig wieder. Wir kommen zu dem Ergebnis, daß die Auswirkungen auf die Umwelt und die damit verbundene zusätzliche Belastung der Bewohner Leonbergs nicht nur für die direkt betroffenen Einwohner im Ezach oder Eltingen so schwerwiegend sind, daß die vorliegenden Planung in dieser Form auch aus diesem Grunde nicht feststellbar ist. Wir weisen vor allem auf folgende schwerwiegende Mängel hin:

Bei der Untersuchung der Schadstoffbelastung sind nicht oder ungenügend berücksichtigt

- Die gültigen EU-Richtlinien

- Die Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die gesamte Stadt Leonberg, insbesondere auf die gesamte Brennerstraße
- Die Auswirkungen der Topographie und des Kleinklimas auf die voraussichtliche Schadstoffbelastung
- Die Berücksichtigung eines ausreichend großes Untersuchungsgebiet zur Ermittlung der Grundbelastung
- Die Tatsache, daß in Leonberg bereits heute die Grenzwerte nach der 23. BimSchV überschritten werden
- Frühere Untersuchungen zur gleichen Maßnahme, welche deutlich höhere Schadstoffwerte prognostizierten

Die bestehende und künftige Grundbelastung ist zu niedrig angesetzt. Darüber hinaus wurde bei der Untersuchung der Schadstoffbelastung ein Schätzverfahren angewandt, welches für den vorliegenden Fall nicht geeignet ist. Bei der Lärm- und Schadstoffprognose ist der LKW-Anteil erheblich zu niedrig angesetzt, da der LKW-Anteil bis in das Prognosejahr 2015 als konstant betrachtet wird.

Die gravierenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden zwar eingeräumt, es ist jedoch keineswegs alles getan worden, um diese Auswirkungen zu minimieren. Insbesondere der hohe Flächenverbrauch ist nicht vertretbar. Für folgende Maßnahmen ist die Notwendigkeit nicht nachgewiesen:

- Der überdimensionierte Ausbau der B 295 NEU (vierspurig, autobahnähnlich, tiefe und breite Schneisen)
- Der planfreie Anschluß der Verbindungsstraße nach Warmbronn (Warmbronner Ohr); ein plangleicher, signalgesteuerter Anschluß reicht völlig aus.
- Die aufwendige, das Tal abriegelnde und die zu lange Trassenführung der verlängerten Brennerstraße im Glemstal

Die vorgesehenen Schutz- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind unzureichend. So werden beispielsweise die verloren gehende Waldflächen nicht ersetzt, obwohl dies das Landeswaldgesetz vorschreibt.

### **Wertung und Vorschläge**

Wir sehen zwar eine gewisse Notwendigkeit, den Anschluss der B 295 an die Autobahn A 8 zu verbessern sowie die B 295 moderat auszubauen. Wir halten jedoch die von der Straßenbaubehörde nunmehr vorgelegte Planung für völlig überdimensioniert. Der mögliche Nutzen dieser Maßnahme steht in keinem Verhältnis zu den negativen Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Gesundheit. Wir lehnen sie daher in der vorgelegten Form ab.

Statt dessen schlagen wir für die Anbindung der B 295 an die A8 den Bau eines Teilanschlusses an der Bestandstrasse vor. Ein solcher Teilanschluß war vor einigen Jahren schon einmal in die Überlegungen einbezogen worden. Leider wurde diese Planung nicht mehr weiterverfolgt und nun auch nicht mehr als mögliche Alternative zu der vorgelegten Planung erörtert.

Sollte aufgrund der politischen Situation die Realisierung des Westanschlusses als Vollanschluß nicht zu vermeiden sei, kommen als Kompromißlösungen die Varianten des Bürgervereins Eltingen in Betracht. Wir verweisen auf die diesbezügliche Stellungnahme des Bürgervereins Eltingen. Wir unterstützen insoweit den Vorschlag des Bürgervereins Eltingen als Kompromißlösung. Dies betrifft insbesondere den Ausbauzustand der B295 (nur 2-spurig mit Kriechspur im Steigungsbereich), die plangleiche Ausführung der Kreuzung nach Warmbronn (Vermeidung des „Warmbronner Ohr“) sowie die Trassenführung der verlängerten Brennerstraße.

## 2 Vorbehalte

Die in diesem Papier dargelegten Einwendungen zu den Planfeststellungsunterlagen stehen unter dem Vorbehalt, daß eine gründliche Prüfung der umfangreichen Unterlagen in der vom Regierungspräsidium vorgesehenen Auslegungsfrist kaum möglich war. Es ist nicht sehr bürgerfreundlich, wenn bei der Komplexität des Vorhabens nur die absolute Mindestfrist zur Einsichtnahme gewährt wird. Und dies gerade in der Vorweihnachtszeit, in der die Bürger erfahrungsgemäß wenig Zeit haben. Die Prüfung der Unterlagen wurde noch dadurch erschwert, daß Kopien der Unterlagen nicht zur Verfügung gestellt wurden und daß wichtige Gutachten nicht in den Planunterlagen enthalten waren. So fehlten z.B. die beiden Gutachten des Deutschen Wetterdienstes, welche für die Planfeststellung erstellt wurden und für die Beurteilung der Immissionssituation von erheblicher Bedeutung sind.

Wir regen an, die Planfeststellungsunterlagen mit ihren zugehörigen Gutachten künftig der Allgemeinheit im Internet zur Verfügung zu stellen. Dies wäre kostengünstig zu machen und hätte den Vorteil, daß die Informationen schnell und umfassend den Bürgern zur Verfügung stünden. Der Bürger könnte dann (auf eigene Kosten) sehr effizient seine speziellen Informationen zu dem Vorhaben erhalten, ohne die Verwaltungen zu belasten. Im übrigen ist eine Veröffentlichung im Internet heute bereits allgemeiner Stand der Technik.

## 3 Notwendigkeit der Maßnahme

Die Notwendigkeit des Baus der Anschlußstelle Leonberg West wird im Erläuterungsbericht im wesentlichen dadurch begründet, daß eine erhebliche Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes der Stadt Leonberg erreicht werden könne. Desweiteren werden raumordnerischere Entwicklungsziele als Begründung angeführt. „Zur Erhaltung der hohen Arbeitsplatzvielfalt im Dienstleistungssektor sowie für die Bestandspflege und Standortsicherung für die ansässigen Gewerbebetriebe sei eine Verbesserung der innerörtlichen Anbindung an das überörtliche Straßennetz (A8/A81) erforderlich.“ Es wird weiterhin auf die Entwicklungsachse Stuttgart – Leonberg – Weil der Stadt – Calw verwiesen. „Die „Bandinfrastruktur“ sei durch den Ausbau der B 295 mit Anbindung an die A 8 für den regionalen Verkehr zu verbessern und dieser Bereich besser an das übergeordnete Straßennetz anzubinden.“

Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:

### 3.1 Historie

Die vorgelegte Planung hat inzwischen eine sehr lange Vorgeschichte. Die generellen Rahmenbedingungen haben sich in dieser langen Zeit erheblich verändert. Trotzdem sind die angestrebten Planungsziele zumindest offiziell gleichgeblieben. Die in den Planfeststellungsunterlagen ausführlich beschriebenen Planungsziele sind zusammengefaßt:

1. Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes in Leonberg
2. Leistungsfähige Anbindung des Raumes Calw und Weil der Stadt an das überörtliche Straßennetz
3. Bündelung des regionalen Verkehrs auf der B 295

Ein weiteres Planungsziel wird im Erläuterungsbericht nur angedeutet, jedoch nicht näher ausgeführt:

4. Die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der A 8 und der A 81 für den regionalen Verkehr und für den Fernverkehr.

Die Reihenfolge entspricht der Priorität der Ziele, wie sie am Anfang des Planungsprozesses in den 80er- Jahren definiert waren. Die Leonberger Bürger und der Gemeinderat sind immer davon ausgegangen, daß die ursprünglichen Ziele durch einen „kleinen“ lokalen Anschluß an die Autobahn erreicht werden können. Zu Anfang des Planungsprozesses (Mitte der 80-er Jahre) war sogar vom Regierungspräsidium selbst ein Teilanschluß an der Bestandstrasse für ausreichend erachtet und geplant worden.

Diese Grundauffassung spiegelt sich letztlich in dem Beschluß des Gemeinderats der Stadt Leonberg vom 17.10.1995 wieder, der inzwischen mehrfach, zuletzt am 25.7.2000 bekräftigt wurde.

Inzwischen haben sich offensichtlich die Rahmenbedingungen und damit auch die Planungsziele insbesondere deren Priorisierung grundlegend verändert. Immer mehr rückte die Lösung schwerwiegender Probleme des Regional- und Fernverkehrs im Bereich des Autobahndreiecks Leonberg, des Stuttgarter Kreuzes und vor allem des Raumes Böblingen/ Sindelfingen in den Mittelpunkt. Letztlich auch als Folge der Aufgabe der Planung eines Autobahnteilstücks zwischen Gärtringen und Leonberg. Die inzwischen planfestgestellte neue B 464 zwischen Böblingen Hulb und Renningen und die nun zur Planfeststellung anstehende neue B 295 mit dem Westanschluß Leonberg soll nun wesentlich dazu beitragen, daß dieses Problem gelöst wird. Nur aus diesem Grund ist ein derart hohes Verkehrsaufkommen auf der neuen B 295 zu erklären und der damit verbundene autobahnähnliche Ausbau der neuen B 295 überhaupt in die Diskussion geraten.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, daß sich zwischenzeitlich die Prioritäten der Planungsziele komplett verändert haben. Sie stehen auch nur noch teilweise im Einklang mit dem Regionalverkehrsplan. Diese Veränderung führt nicht zuletzt dazu, daß bisher als richtig angenommene Ziele nicht mehr erreichbar sind. Dies betrifft vor allem die angenommene Verkehrsentslastung des innerstädtischen Straßennetzes von Leonberg.

### **3.2 Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes in Leonberg**

Die bisherigen Untersuchungen der Entlastungswirkung des Westanschlusses für das innerstädtische Straßennetz in Leonberg gehen davon aus, daß

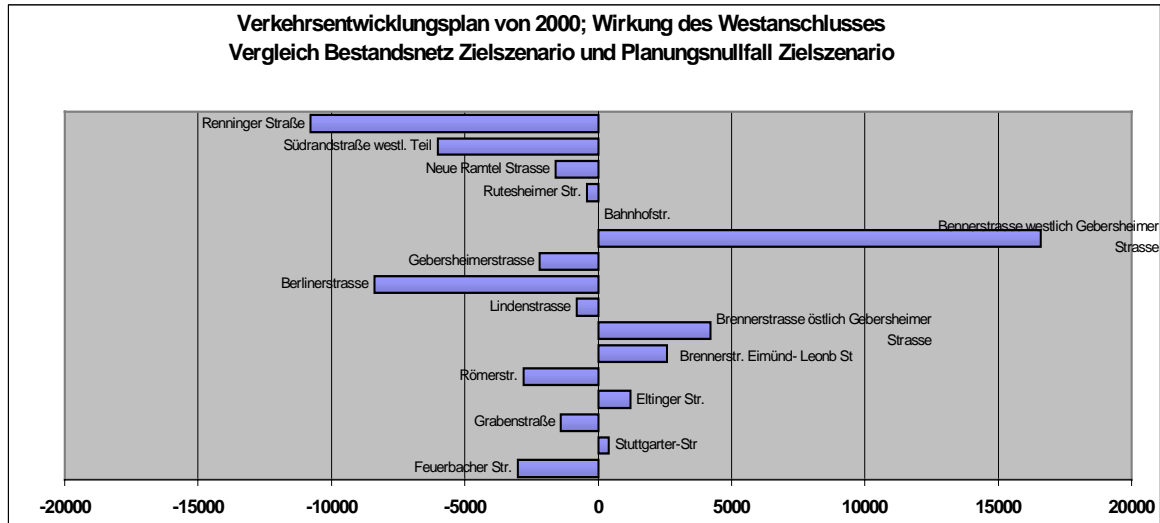
- die A 8 bzw. die A81 tatsächlich von vielen Autofahrern als Alternative zu den bisher benutzten Straßen angenommen wird

#### **und gleichzeitig**

- der durch die verbesserte Infrastruktur erzeugte zusätzliche Verkehr aus den Räumen südlich und westlich von Leonberg diesen Effekt nicht wieder zunichte macht.

Die Annahme, daß der lokale Verkehr die Autobahn benutzen wird, ist bei der ständigen hohen Auslastung der Autobahnen rund um Leonberg in hohem Maße spekulativ. Selbst wenn eine solche Verlagerung erreicht werden könnte, wäre eine Entlastung insgesamt eher gering. Leider enthalten die Planfeststellungsunterlagen keine Zahl, um welchen Prozentsatz der innerstädtische Verkehr tatsächlich entlastet würde. Es werden lediglich Verkehrsbelastungszahlen einzelner Straßen gegenübergestellt. Daraus geht hervor, daß einzelne Straßen entlastet, andere jedoch teilweise erheblich neu belastet werden. Zu nennen ist insbesondere die Brennerstraße, welche um über 200 % zusätzlich belastet wird. Eine Analyse der zuletzt von Dr. Brenner und Münnich Anfang diesen Jahres anläßlich der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) vorgelegten Modell- und Prognosezahlen deutet auf eine Entlastungswirkung durch Verlagerung auf die Autobahn von nicht mehr als 5 % hin - läßt man

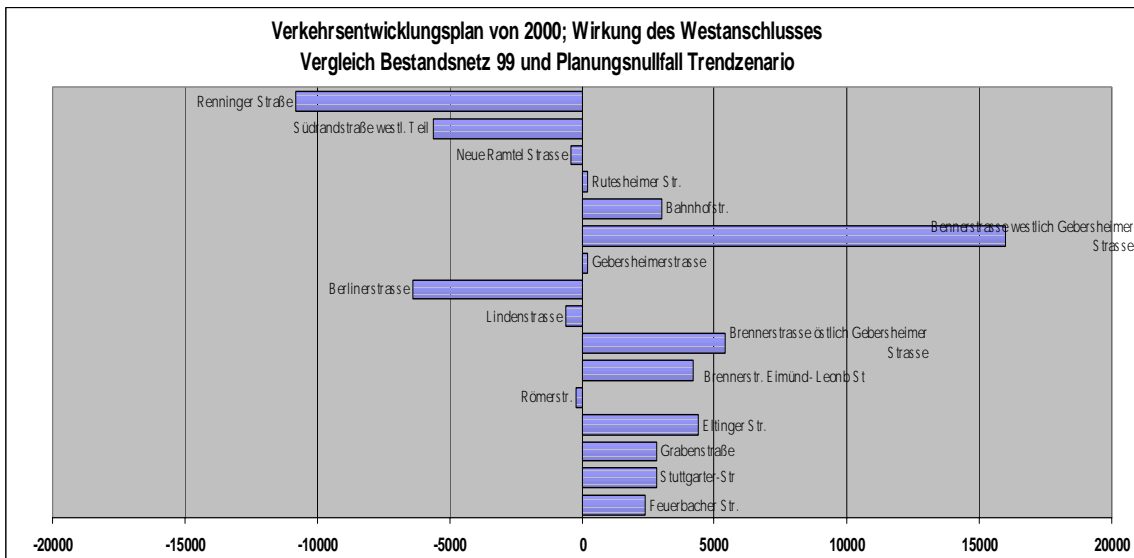
die Südrandstraße wegen ihres Charakters als Umgehungsstraße unberücksichtigt - sogar von nur 2-3 %. Die folgende Graphik macht dies deutlich:



Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Leonberg 2000

Gegenüber den Einschätzungen in früheren Gutachten, die von Entlastungswirkungen in der Größenordnung von mehr als 10 % ausgegangen sind, wird bereits im Verkehrsentwicklungsplan also eine wesentliche Verringerung der Entlastungswirkung angenommen.

Noch deutlicher wird dieser Sachverhalt bei einem Vergleich des Verkehrs Stand 1999 (Analyse 99) mit dem Trendszenario des Verkehrsentwicklungsplanes für das Jahr 2010. Daraus geht hervor, daß sich der Verkehr trotz Westanschluß um ca. 7% -wenn man die Südrandstraße wegen ihres Charakters einer Umgehungsstraße unberücksichtigt läßt- sogar um ca. 10% zunehmen wird. Von einer nachhaltigen Verkehrsentlastung durch den Westanschluß kann also keine Rede sein.



Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Leonberg 2000

Dieser Trend setzt sich in den nun in der Verkehrsuntersuchung von Bender und Stahl vorgelegten Prognosezahlen weiter fort. Die angenommenen Verkehrsbelastungen am Westanschluß in Richtung Leonberg sind in der Summe wesentlich höher als in den bisheri-



gen Gutachten angenommen. Es wäre dringend geboten, die dabei offensichtlich angenommenen zusätzliche prozentuale Steigerung des Verkehrs, der nach Leonberg hinein bzw. hinaus führt, in den Planunterlagen auszuweisen, um eine fundierte Beurteilung der neuen „Verkehrsmengenbilanz“ zu ermöglichen.

Die Auswirkungen dieser Erhöhung auf das innerstädtische Straßennetz sind bisher nicht untersucht. Auffällig ist auch, daß die Verkehrsuntersuchung von Bender und Stahl –im Gegensatz zu dem Erläuterungsbericht- an keiner Stelle von einer erheblichen Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes spricht. Die Untersuchung spricht lediglich von punktuellen Entlastungen (Friedhofstraße und Renningerstraße) sowie von Verkehrsverlagerungen im innerstädtischen Straßennetz. Insoweit bestehen klare Widersprüche zwischen der Verkehrsuntersuchung und ihrer Interpretation im Erläuterungsbericht.

Vor diesem Hintergrund ist eine Entlastungswirkung für das innerstädtische Straßennetz keinesfalls nachgewiesen. Die Tatsache, daß in den Planunterlagen immer wieder auf den notwendigen Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße im Westen von Leonberg hingewiesen wird, ist ebenfalls ein Indiz dafür, daß selbst die Straßenbauverwaltung allenfalls von einer geringen Entlastung der innerstädtischen Straßen ausgeht.

Im übrigen möchten wir darauf hinweisen, daß die Autobahnen eigentlich dem Fernverkehr vorbehalten sein sollten. Diese Auffassung wurde noch vor ca. einem Jahr durch den damaligen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr anläßlich der Eröffnung des Engelberg隧nells öffentlich vertreten. Insoweit widerspricht die Planung den generellen Grundsätzen, die für die Benutzung der Autobahnen gelten sollten.

Insgesamt betrachtet ist somit eher wahrscheinlich, daß das innerstädtische Straßennetz nicht entlastet, sondern eher noch zusätzlich belastet wird. Die wesentliche Wirkung der geplanten Maßnahme ist nicht eine Entlastung der Innenstadt sondern eine Verlagerung des Verkehrs aus dem Ostteil der Stadt in den Westen und in geringerem Umfang vom Norden in den Süden. Die Anbindung des Westteils der Stadt an die Autobahn muß dort zwangsläufig zu mehr Verkehr führen. Da gerade im Westteil der Stadt einige große Wohngebiete liegen, ist die logische Konsequenz der Maßnahme letztlich eine Verschlechterung der Wohnqualität in den westlichen Stadtteilen.

Der Westanschluß ist in der geplanten Form auch nicht –wie fäschlicherweise dargestellt- die Voraussetzung für weiterführende Entlastungskonzepte. Um eine wirkliche Entlastung der Gesamtstadt zu erreichen, sind völlig andere Konzepte notwendig, welche weitaus wirkungsvoller sind und welche gerade nicht den Westanschluß voraussetzen. Dazu sei auf die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung „Verkehrsentwicklungsplan“ verwiesen, welche Anfang diesen Jahres stattfand und solche Alternativen aufzeigte. Leider hat die Stadtverwaltung Leonberg diese wichtigen Erkenntnisse bisher nicht zur Kenntnis genommen und sind daher in keiner Form in die Planungsunterlagen eingeflossen.

Zusammengefaßt ist somit festzustellen, daß die Maßnahme in der geplanten Form zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs nicht geeignet ist. Wenn überhaupt ist die Wirkung gering und rechtfertigt in keiner Weise den hohen Aufwand und die resultierenden Belastungen der Umwelt.

Die Notwendigkeit der Maßnahme zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs ist daher nicht nachgewiesen.

### **3.3 Anbindung des Raumes Calw und Weil der Stadt an das überörtliche Straßennetz**

Der Bedarf für eine Verbesserung der Anbindung Raum Calw und Weil der Stadt ist nur bedingt vorhanden. Dies zeigt sich darin,

- daß die Verkehrsbefragungen der letzten Jahre ergeben haben, daß die Verkehrsbelastung auf der B 295 nahezu gleich geblieben ist, obwohl allgemein ein starkes Verkehrswachstum zu verzeichnen war.
- daß der Regionalverkehrsplan praktisch keinen Verkehrszuwachs auf der B 295 bei Renningen prognostiziert. Die diesbezüglichen Zahlen im Entwurf des Regionalverkehrsplan sind wie folgt:

Analyse 99:	17.900 Kfz/24h
Szenario “Zukunftsfähige Region“ 2010:	18.100 Kfz/24h

Der Bedarf für den großzügigen Ausbau der B 295 für den regionalen Verkehr aus Richtung Calw und Weil der Stadt ist damit nicht nachgewiesen.

### **3.4 Bündelung des regionalen Verkehrs**

Die beabsichtigte Bündelungsfunktion der B 295 ist kein Selbstzweck - sie muß insgesamt Vorteile gegenüber der bisherigen Situation bieten. Solche Vorteile sind nicht nachgewiesen, ganz im Gegenteil – es gibt Auswirkungen dieser Bündelungsfunktion, die sehr fragwürdig sind. Dazu gehört, daß durch diese Bündelungsfunktion teilweise Strecken entlastet werden, die nicht entlastet werden müssen z.B. die Umgehungsstraßen um Renningen und Malmsheim.

Für Leonberg keinesfalls akzeptabel ist die im Verkehrsgutachten angenommene Verlagerung von Fahrten von der K 1060 Renningen- Rutesheim, die in Richtung Vaihingen Enz, Ditzingen oder in die nördlichen Stadtteile von Leonberg gehen, da diese Fahrten –wie das Gutachten ausdrücklich betont- durch die Brennerstraße in die Innenstadt von Leonberg führen und damit die Verkehrsbelastung in Leonberg erhöhen. (Immerhin sind dies insgesamt ca. 2000 Kfz/24h). Auch der gesamte künftige Verkehr aus Richtung Böblingen zur A8 in Richtung Karlsruhe könnte statt über Leonberg direkt zur künftigen Anschlußstelle Rutesheim gelenkt werden und dadurch die Verkehrsbelastung der B 295 deutlich gesenkt werden (siehe Kapitel 5.1). Dahinter steckt ein Reduktionpotential auf der B 295 NEU von ca. 5000 Kfz/24 h.

Die Belastungen für Leonberg durch diese Bündelung und der großzügige Ausbau der B 295 NEU könnten damit vermieden werden.

### **3.5 Wirkung des geplanten Neubaus der B 464**

Ein wesentliches Planungsziel ist – zusammen mit dem bereits planfestgestellten Neubau der B 464 zwischen Böblingen Hulb und Renningen - die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der A 81 bei Böblingen-Hulb und der A 8 am Westanschluß Leonberg. Die geplante Maßnahme ist somit geeignet, das bis Mitte der 80er Jahre geplante Autobahn-teilstück Gärtringen – Leonberg zumindest teilweise zu ersetzen.

Dieses Planungsziel wird im Erläuterungsbericht nur indirekt erwähnt, allerdings in der Verkehrsuntersuchung, welche den Planfeststellungsunterlagen beiliegt, als ein wesentliches Ziel dargestellt. Dazu folgendes Zitat aus dem Gutachten (S.46):

#### **“6.3 Ausbauzustand**

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, daß der ausgebauten B 295 die Aufgabe zukommt, die künftig zu erwartenden Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet noch mehr als bisher

zu bündeln sowie die Verkehrsbelastungen der B 464 neu von Holzgerlingen nach Renningen leistungsfähig an das Autobahnnetz anzubinden.“

Die von der Straßenbaubehörde vorgelegten Unterlagen sind insoweit widersprüchlich. Welche Rolle dieses Planungsziel für die Straßenbaubehörde tatsächlich spielt, bleibt im unklaren.

Aus vielen Äußerungen von verantwortlichen Politikern ist die große Bedeutung zu entnehmen, die dieses Planungsziel für die Politik und die Verwaltungen hat. Zuletzt hat Verkehrsminister Müller in einem Interview mit der Leonberger Kreiszeitung diese Funktion des Westanschlusses und des Ausbaus der B 295 nochmals ausdrücklich bestätigt und insbesondere davon gesprochen, daß Teile des Fernverkehrs zwischen diesen beiden Autobahnen über diese Querspange abgewickelt werden sollten. Im Zusammenhang mit den stadtinternen Diskussionen zum Verkehrsentwicklungsplan Leonberg hat ein Vertreter des Regionalverbands Stuttgart darauf hingewiesen, daß wenn die Leonberger Bürger sich gegen den Westanschluß sperren würden, der Bau des Autobahnteilstücks zwischen Leonberg und Gärtringen wieder in die Diskussion käme.

Auch das Regierungspräsidium Stuttgart selbst hat in seinem Planfeststellungsbeschluss zum sechsspurigen Ausbau der Bundesautobahn A8 zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und der Anschlussstelle Heimsheim vom April 1997 diesen Planungszweck klar und deutlich bestätigt:

"...Der bedarfsgerechte Ausbau der B 295 Leonberg-Renningen und die Verwirklichung der AS Leonberg-West liegen auch im ureigenen Interesse des Bundes. Nachdem 1985 auf die Verlängerung der A 81 von Leonberg nach Gärtringen verzichtet wurde, würde ohne eine für den Regionalverkehr attraktive Verbindung zwischen Leonberg und dem Raum Böblingen-Sindelfingen die A 81 zwischen Leonberg, dem Autobahnkreuz (AK) Stuttgart und Böblingen, insbesondere im Überlagerungsbereich mit der A 8 zwischen dem AD Leonberg und dem AK Stuttgart mit einem aktuellen Verkehrsaufkommen von rund 120.000 Kfz/24 h in Kürze vollends überlastet. Nur mit der AS Leonberg-West und einer für den Regionalverkehr attraktiven Entlastungsstrecke zwischen Leonberg und dem Raum Böblingen-Sindelfingen sowie den übrigen im Bedarfsplan enthaltenen Ausbaumaßnahmen läßt sich erreichen, daß - auch im Interesse des Fernverkehrs und somit im Interesse des Bundes – die Autobahnen westlich und südlich vom AK Stuttgart dauerhaft ihre Funktion erfüllen können...."

All dies sind eindeutige Signale, daß die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung im Gegensatz zu den Äußerungen im Erläuterungsbericht diesen Zweck bei ihren Planungen fest einkalkuliert haben. Die Schaffung einer leistungsfähigen Querspange zwischen Böblingen bzw. der A 81 und Leonberg bzw. A 8 ist nach unserer Auffassung für die Straßenbaubehörde das mit Abstand wichtigste Planungsziel der geplanten Maßnahme.

In den Planfeststellungsunterlagen werden die langfristigen Konsequenzen aus dieser offensichtlichen Tatsache nicht erörtert. Die Unterlagen sind daher in einem wichtigen Punkt unvollständig.

Vorsorglich weisen wir auf folgendes hin:

In der Informationsveranstaltung des Regierungspräsidium am 23.11.2000 in Leonberg wurde auf eine Frage aus dem Publikum hin eine Zahl von 7% als Anteil des Querverkehrs zwischen der A 8 und A 81 genannt und darauf hingewiesen, daß die B 464 und die B 295 für die Querspannenfunktion nicht ausgelegt sei. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß diese Aussagen den genannten Erwartungen aus der Politik und der Aussage der Planfeststellungsbehörde aus der Planfeststellung des 6-spurigen Ausbaus der A 8 sowie den Aussagen in der Verkehrsuntersuchung widerspricht.

### **3.6 Allgemeine Verschlechterung der Wohnqualität in den westlichen Stadtteilen Leonbergs**

Der Westanschluß und der autobahnähnliche Ausbau der B 295 führen zu einer deutlichen Verschlechterung der Wohnqualität im Westen von Leonberg. Die Verkehrsmengen nehmen aufgrund der Verlagerung des Verkehrs von Ost nach West insgesamt zu, die Umweltbelastungen insbesondere durch Lärm und Abgase als Folge ebenfalls. Es entstehen neue hoch belastete Kreuzungen wie z.B. die Kreuzung Brennerstraße/ Friedhofstraße/ Gebersheimerstraße. Die Sicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs wird daher deutlich verschlechtert. Das Gebiet um den Schopflochberg und der Längenbühl ist unwiderbringlich als Naherholungsgebiet für die Bewohner der westlichen Stadtteile verloren. Der Zugang nach Silberberg und ins Wasserbachtal ist erheblich gestört.

### **3.7 Nordwest-Tangente**

An vielen Stellen der Planunterlagen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die vorgelegte Planung des Westanschlusses den Vorteil habe, daß eine Weiterführung auf eine künftige Nordwest-Tangente erleichtert würde. Manchmal wird zusätzlich noch eine sogenannte nordwestliche Umfahrung als eine Möglichkeit genannt.

Wir sehen diesen Hinweis keineswegs als einen Vorteil an, wir sehen diese Möglichkeit vielmehr- wie im übrigen alle Stadtteile im Westen von Leonberg- als erhebliche Bedrohung. Eine Realisierung der Nordwest-Tangente würde weitere erhebliche Belastungen für die westlichen Stadtteile mit sich bringen und würde zusammen mit dem Westanschluß eine „Ersatzroute“ für die Autobahn mitten durch Leonberg ermöglichen. Die vielen weiteren Nachteile einer solchen Straße für Leonberg sind im Rahmen der Bürgerbeteiligung Verkehrsentwicklungsplan dargestellt worden.

Der Hinweis auf eine irgendwie geartete Alternative zur Nordwest- Tangente namens nordwestliche Umfahrung ist irreführend. Die Stadt Leonberg hat mit Unterstützung durch den Verband der Region Stuttgart die Weiterverfolgung einer solchen Umfahrungsvariante im Zusammenhang mit der Diskussion des Verkehrsentwicklungsplans im Sommer dieses Jahres eindeutig abgelehnt. Als Begründung wurde genannt, sie sei aus Naturschutzgründen nicht planfeststellbar. Somit ist klar, daß als sogenannte Entlastungsstraße der Innenstadt von Leonberg nur die Nordwest-Tangente in Frage kommt. Durch den Westanschluß ist somit auch die Nordwest-Tangente planerisch festgelegt.

Die Planfeststellung für den Westanschluß ist insoweit unvollständig. Sie präjudiziert die Nordwest-Tangente und müßte also die Planung der Nordwest-Tangente einbeziehen.

### **3.8 Verlegung der B 295**

In allen Unterlagen für die Planfeststellung wird auf eine Herabstufung der bisherigen Streckenführung der B 295 zwischen dem Anschluß an die A 81 bei Ditzingen und der A 8 bei Leonberg-West hingewiesen. Die Herabstufung soll unmittelbar nach Fertigstellung des Westanschlusses erfolgen. Dies wird durch die Beantragung und Finanzierung des Bundes manifestiert, der nur für den Ausbau der B 295 zwischen Renningen und dem Anschluß Leonberg-West an die A 8 verantwortlich zeichnet. Der Anschluß der Brennerstraße und die Verlängerung der Südrandstraße sind Anträge des Kreises Böblingen. Dies unterstreicht die beabsichtigte nachhaltige Nutzungsänderung der bisherigen B 295 in Leonberg.

Die damit verbundenen Veränderungen und Auswirkungen für die Verkehrsbelastungen sind in keiner Form untersucht und nicht in die Planfeststellungsunterlagen eingeflossen. Der Ausbau der Brennerstraße kann unter Umständen durch diese gravierende Veränderung verändert oder hinfällig werden. Ohne eine in diese Richtung durchgeführte Untersuchung sind die bisherigen Gutachten und Pläne unvollständig und können daher zu falschen Ergebnissen führen.

### 3.9 Verkehrsprognosen

Verkehrsprognosen sind eine wesentliche Grundlage für den benötigten Ausbaustand der geplanten Straßen und die Feststellung der Belastungswirkungen. Zu beachten sind dabei nicht nur die generell erwarteten Verkehrsmengen sondern auch weitere Gesichtspunkte wie z.B. der Anteil von LKW-Verkehr, die Aufteilung in Tag und Nacht- Verkehr, usw.

Grundsätzlich in Frage zu stellen sind folgende Parameter, die in die Prognosen eingegangen sind:

- Der voraussichtliche Schwerverkehrsanteil im Untersuchungsgebiet
- Das angenommene generelle Verkehrswachstum von jährlich 2% über das Jahr 2010 hinaus

#### Schwerverkehrsanteil

Die folgende Tabelle zeigt, daß der prozentuale LKW-Anteil auf den Strassen des Untersuchungsgebiets als praktisch konstant angesehen wird (Durchschnitt ca. 8%).

	Analyse 2000			Prognose 2015		
	Gesamt	LKW-Anteil	LKW-Anteil in %	Gesamt	LKW-Anteil	LKW-Anteil in %
B295 L1185 - K1008	17404	1726	9,9%	28000	2830	10,1%
B295 K1008 - Leonberger-Str	17700	1660	9,4%	28000	2770	9,9%
B295, Leonberger Str. K1009	19800	1700	8,6%	32300	2750	8,5%
B295, K1009 – Renningerstr / AS West	23768	1987	8,4%	37600	3120	8,3%
Südrandstr.	18489	1908	10,3%	14300	1260	8,8%
Renninger	14869	1059	7,1%	7200	460	6,4%
Friedhofstr.	15300	880	5,8%	5000	250	5,0%
Brennerstr.	6300	180	2,9%	24200	1430	5,9%
K1009	4800	320	6,7%	6800	420	6,2%
<b>Summe:</b>	<b>138430</b>	<b>11420</b>	<b>8,2%</b>	<b>183400</b>	<b>15290</b>	<b>8,3%</b>

Angaben in Kfz/24h, Quelle: Erläuterungsbericht

Diese Annahme deckt sich nicht mit den allgemein bekannten Prognosen, welche eine starke überproportionale Zunahme des LKW-Anteils voraussagen. Hinzu kommt, daß die Verkehrsuntersuchung als eine Funktion der B 295 „eine wichtige Verteilerfunktion für den Güterschwerverkehr“ ansieht. Dies bedeutet, daß der Schwerverkehrsanteil noch über den aktuellen Prognosen angesetzt werden muß. Interessanterweise hat der Schadstoff-Gutachter für die Autobahn bei der Prognose der Grundbelastung eine Verdoppelung des LKW-Anteils angenommen. Dies dürfte auch für das gesamte Untersuchungsgebiet im Durchschnitt die realistischere Prognose sein.

#### Verkehrswachstum

Das angenommene Verkehrswachstum von 2% ab dem Jahr 2010 ist in der Fachwelt umstritten. Es spricht vieles dafür, daß bis im Jahr 2010 eine Sättigung erreicht wird.

## **B295**

Die Verkehrsbelastung der B 295 wird –sobald die Verbindung über die B464 nach Böblingen ausgebaut ist- in hohem Maße von dem Ausbauzustand dieser Querverbindung abhängen (nicht umgekehrt). Dies liegt daran, daß eine hohe Abhängigkeit dieser Querverbindung zu der Autobahnverbindung über die A8/A81 besteht. Dieser Sachverhalt ist den Verkehrsplanern seit langem bekannt und bedeutet, daß es sehr wahrscheinlich ist, daß sobald eine attraktive Alternativ-Verbindung zu der überlasteten Verbindung über die A8/A81 angeboten wird, diese sofort bis zur Kapazitätsgrenze ausgenutzt wird (Ähnlich dem Prinzip der kommunizierenden Röhren). Wie unsicher die Prognose bei der B 295 ist, zeigt sich auch darin,

- daß die Verkehrsbefragungen der letzten Jahre ergeben haben, daß die Verkehrsbelastung auf der B 295 nahezu gleich geblieben ist, obwohl allgemein ein starkes Verkehrswachstum zu verzeichnen war.
- daß noch im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leonberg von diesem Jahr eine wesentlich geringere Verkehrsbelastung auf diesem Streckenabschnitt prognostiziert wurde.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist die beabsichtigte Bündelungsfunktion der B 295. Durch diese Bündelungsfunktion werden teilweise Strecken entlastet, die nicht entlastet werden müssen Z.B. die Umgehungsstraßen um Renningen und Malsheim (siehe Kapitel 3.4). Daraus ergibt sich ein Reduktionspotential von ca. 2000 Kfz/24h. Auch der gesamte künftige Verkehr aus Richtung Böblingen zur A8 in Richtung Karlsruhe könnte statt über Leonberg direkt zur künftigen Anschlußstelle Rutesheim gelenkt werden und dadurch die Verkehrsbelastung der B 295 deutlich gesenkt werden (siehe Kapitel 5.1). Dahinter steckt ein Reduktionpotential von ca. 5000 Kfz/24 h. Die Bündelungsfunktion einer Straße ist kein Selbstzweck – sie muß insgesamt Vorteile bieten. Solche Vorteile sind nicht nachgewiesen.

Die jetzt für 2015 prognostizierten 37.600 Kfz/24h sind daher eine nicht belegte Zahl. Sie erscheint uns erheblich zu hoch. Der Ansatz von maximal 30.000 entsprechend der bisherigen Gutachten ist wesentlich realistischer.

### **Bewertung der Prognoseunsicherheiten**

Aufgrund der Prognoseunsicherheiten wäre es geboten, statt eines einzigen Prognoseszenarios verschiedene Szenarien durchzuspielen und die dabei entstehenden Unterschiede zwischen Unter- und Obergrenzen zu bewerten.

Wir fordern daher angesichts der großen Prognoseunsicherheiten die Verkehrsuntersuchung so zu verfeinern, daß diese Unsicherheiten besser bewertet werden können und diese Unsicherheiten auch bei den Betrachtungen der Auswirkungen zu berücksichtigen (z.B. Ausbauzustand, Lärm, Schadstoffe)

## **3.10 Ausbaustand und Trassenführungen**

### **3.10.1 Vierspuriger Ausbau der B 295**

Der vierspurige Ausbau der B 295 zwischen dem geplanten Westanschluß und der “Anschlußstelle Warmbronn“ ist überdimensioniert. Er wird mit der hohen zu erwartenden Verkehrsbelastung in diesem Streckenabschnitt begründet. Wie oben dargestellt ist die Prognose dieser künftigen Verkehrsbelastung nicht gesichert. Die Belastung mit 37.600 Kfz/24 h kann leicht auf maximal 30.000 Kfz/24h gesenkt werden. Somit reicht ein 2-spuriger Ausbau mit Kriechspur im Steigungsbereich vollständig aus. Ein solch moderater Ausbau verhindert, daß die Straße als Autobahnersatz für den Fernverkehr mißbraucht wird und mindert die

hohen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die mit der neuen Trasse verbunden sind.

Der Notwendigkeit des vierspurigen Ausbau ist nicht nachgewiesen. Die dadurch bedingten auch durch die Straßenbaubehörde anerkannten Belastungswirkungen sind unnötig und daher unbedingt zu vermeiden.

Wir verweisen diesbezüglich auch auf die Einwendungen des Bürgervereins Eltingen.

### 3.10.2 Anschluss der K 1009 nach Warmbronn („Warmbronner Ohr“)

Wir lehnen den planfreien Anschluß der K 1009 ab. Dadurch kann ohne gravierende Änderungen für den Verkehrsfluß der Flächenverbrauch erheblich reduziert und eine große Fläche bestehender Waldflächen geschont werden. Wir verweisen diesbezüglich auf die Einwendungen des Bürgerverein Eltingen.

### 3.10.3 Trassenführung der verlängerten Brennerstraße

Für die Anbindung des Westanschlusses an die verlängerte Brennerstraße gibt es bessere Alternativen. Wir verweisen diesbezüglich auf die Ausführungen des Bürgervereins Eltingen.

### 3.10.4 Kreuzung Brennerstraße / Gebersheimerstraße

Durch die geplante neue Verkehrsführung entsteht an der Kreuzung Brennerstraße / Gebersheimerstraße ein neuer hochbelasteter Verkehrsknotenpunkt. Aufgrund der Verkehrsbelastungszahlen ist heute schon klar, daß die jetzige Kreuzung diesen Verkehr nicht aufnehmen kann. Die daraus resultierenden Auswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen nicht dargestellt. Dies ist ein erheblicher Planungsmangel.

## **3.11 Wirkung auf die S-Bahnlinie S 6 und die geplante S 60**

In den Unterlagen ist lediglich eine Abschätzung der Verlagerung von Verkehr von der S 6 zwischen Weil der Stadt und Stuttgart Weilimdorf auf die B 295 durchgeführt worden. Es wird eine solche Verlagerung von einem öffentlichen Verkehrsmittel auf die Straße eingeräumt. Dies widerspricht den erklärten verkehrspolitischen Zielsetzungen in der Region, welche eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene vorsehen.

In noch größerem Maße wird gegen diese Zielsetzung dadurch verstoßen, daß die neue Verbindung zwischen Böblingen und Leonberg über die B464 NEU und die B 295 NEU parallel zur geplanten S-Bahn S 60 laufen würde. Die Wirkung dieser neuen S-Bahnlinie würde durch die diese neue gut ausgebaute Straßenverbindung wieder zunichte gemacht.

Die Nichtberücksichtigung der Wirkung auf die geplante neu S-Bahn-Verbindung ist ein wesentlicher Planungsmangel. Wir fordern daher eine gezielte Untersuchung dieser Problematik.

## **3.12 Verkehrssicherheit**

Jede neue Straßenbaumaßnahme sollte die Verkehrssicherheit erhöhen. Dies ist vor allem an 3 Stellen zweifelhaft:

- Der geplante zweispurige großzügige autobahnähnliche Ausbau der B 295 verengt sich aus Fahrtrichtung Westanschluß direkt hinter der Kuppe am Naturtheater auf eine Spur. Diese Streckenführung hat große Ähnlichkeit mit der bis vor kurzem auf der A8 bei der

Raststätte Sindelfinger Wald vorhandenen Fahrspurverengung. Diese Verengung hat sehr viele Unfälle verursacht und ist jetzt erst kürzlich durch den 4-streifigen Ausbau beseitigt worden. Es ist zu befürchten, daß die jetzige Planung auch einen solchen Unfallschwerpunkt mit eingebaut hat.

- Die Kreuzung der verlängerten Brennerstraße mit der Verbindungsstraße zum Silberberg wird vermutlich unfallträchtig (Landwirtschaftlicher Verkehr kreuzt, das Abbiegen in Richtung Silberberg wird vermutlich aufgrund der Bauweise trotz Verbot nicht zu verhindern sein).
- Die Kreuzung Kreuzung Brennerstraße/Gebersheimerstraße wird aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und des dafür nicht geeigneten Ausbauszustands ebenfalls sehr unfallträchtig sein.



## **4 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

### **4.1 Lärmschutzmaßnahmen**

Neben den untersuchten unmittelbaren Lärmauswirkungen im Stadtteil Ezach sind auch Lärmauswirkungen auf weitere Stadtteile zu befürchten. Vor allem bei den häufig auftretenden Inversionswetterlagen wird sich durch die geplanten Maßnahmen der Lärmteppich, der sich durch Reflexionen an der Sperrschicht ausbreitet, in diesen Stadtteilen gegenüber der jetzigen Situation aufgrund der erheblichen Verkehrszunahme verschlimmern. Dieser Lärmteppich wird bis weit in die Gartenstadt hinein reichen und die Wohnqualität deutlich verschlechtern.

Bezüglich der Lärmberechnung im Stadtteil Ezach ist anzumerken, daß der LKW-Anteil auf der verlängerten Brennerstraße zu niedrig angesetzt wurden (siehe Kapitel 3.9).

Weiterhin ist zu kritisieren, daß die Lärmauswirkungen auf weitere Straßenbereiche, die aufgrund der geplanten Maßnahme zu verzeichnen sind, nicht berücksichtigt wurde. Dabei ist in erster Linie die Brennerstraße östlich der Gebersheimerstraße zu nennen.

### **4.2 Luftschadstoffe**

#### **4.2.1 Allgemeines**

Leonberg ist aufgrund seiner Lage eine Stadt mit hoher Schadstoff- und Lärmbelastung. Ein Großteil des Fernverkehrs des Ballungsraumes Stuttgart wird in unmittelbarer Nähe der Stadt Leonberg vorbeigeführt bzw. teilweise sogar durch das Stadtgebiet hindurchgeführt. Der Ballungsraum Stuttgart liegt in Deutschland in der absoluten Spitzengruppe, was die Immissionsbelastung durch Verkehr betrifft. Leonberg wiederum liegt innerhalb dieses Ballungsraums an der Spitze der Verkehrsbelastung. Dies läßt sich nicht zuletzt aus den Ergebnissen der bisher vorgenommenen Erhebungen und Messungen des Landes Baden-Württemberg eindeutig schließen. Zu erwähnen ist u.a. das

- Emissionskataster von 1990 und 1995,
- die Immissions- und Wirkungsuntersuchungen von 1996,
- die Messungen gemäß der 23. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), die von 1997 bis 1999 vorgenommen worden sind
- die kontinuierlichen Messungen der Verkehrsmessstation am Standort Leobad

Insbesondere die Messungen gemäß der 23. BImSchV haben besorgniserregende Ergebnisse. Bei den Schadstoffen Benzol und Ruß sind die zulässigen Grenzwerte am Meßpunkt Grabenstraße deutlich überschritten. Bei NO<sub>2</sub> wird der Grenzwert nur knapp unterschritten. Bei Benzol wurde in Leonberg sogar der höchste Wert aller untersuchten 64 Messorte des Landes Baden-Württemberg gemessen. Sowohl Benzol als auch Ruß gelten als extrem krebserregend, in besonders hohem Maße ist dies bei Ruß der Fall. Das Gesetz schreibt für einen solchen Fall klar und deutlich vor, „verkehrsbezogene Maßnahmen zu erarbeiten und zu prüfen, die geeignet sind, die festgestellten schädlichen Umwelteinwirkungen zu vermindern bzw. zu vermeiden“. Es ist daher unverständlich, daß in unmittelbarer Stadtnähe ein neuer großer Verkehrsknotenpunkt entstehen soll, der dazu beiträgt, diese Schadstoffsituation weiter zu verschärfen.

Das vorgelegte Gutachten zur Schadstoffsituation geht auf diese besorgniserregenden Gesamtsituation in Leonberg nicht ein. Ein wesentlicher Nachteil der vorgelegten Untersuchung besteht darin, daß die Auswirkungen der geplanten Maßnahme nur punktuell in der unmittel-

baren Umgebung der neu vorgesehenen Straßen untersucht werden. Dies wird der komplexen Immissionssituation in Leonberg in keiner Weise gerecht. Dies ist sehr deutlich aus einem Vergleich der Werte des Emissionskatasters und der Immissions- und Wirkungsuntersuchungen der UMEG zu entnehmen. Die Flächen mit den Spitzenbelastungen bei den Emissionen und diejenigen bei den Immissionen stimmen keineswegs überein. Die Spitzenbelastungen bei den Emissionen liegen in Leonberg im Bereich der Autobahnen, die Spitzenbelastungen bei den Immissionen dagegen eher im Stadtgebiet. Mit anderen Worten: die Wirkung der hohen Emissionsbelastungen der Autobahnen entfalten ihre flächenhafte Immissionswirkung nicht nur am Ort des Entstehens, sondern auch in Bereichen, die verhältnismäßig weit davon entfernt sind. Das untersuchte Gebiet ist somit erheblich zu klein bemessen, die Aussagen des Gutachtens sind damit in wesentlichen Teilen unvollständig.

#### 4.2.2 Berücksichtigung der EU-Richtlinien

Die EU hat im April 1999 mit der „Richtlinie des Rates über die Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft“ neue Grenzwerte für Luftschadstoffe beschlossen. Diese Richtlinie muß bis Mitte 2001 in nationales Recht umgesetzt sein. Die Verordnung schreibt ausdrücklich vor, daß die Bestimmungen bereits heute bei Planungen zu berücksichtigen sind. Für weitere verkehrsrelevante Schadstoffe wie z.B. Benzol liegt ein Vorschlag der Kommission vor, dessen Umsetzung sehr zeitnah ab dem Jahre 2001 erfolgen soll.

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten zwar einen Hinweis auf die in diesen Richtlinien festgelegten Grenzwerte, ignorieren jedoch die Konsequenzen der Richtlinie für die geplante Maßnahme. Die gutachterlichen Untersuchungen gehen auf die neuen Bestimmungen, insbesondere die neuen Grenzwerte nicht ein. Der Hinweis darauf, daß dies deshalb nicht geschehen sei, weil die Grenzwerte zur Zeit rein formal noch nicht einklagbar seien, genügt nicht als Begründung. Diese Begründung ist für den Planungszweck insoweit nicht relevant, da sicher damit zu rechnen ist, daß bis zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses bzw. bis zur Realisierung der Maßnahme die Richtlinien gelten werden und damit deren Einhaltung gesetzlich vorgeschrieben sein wird. Sollte die Richtlinien dann nicht eingehalten werden können, drohen entsprechende Konsequenzen. Solche Konsequenzen würden nicht entstehen können, wenn die geplanten Maßnahme unterlassen oder so gebaut würde, daß die Schadstoffemissionen geringer ausfielen. Im übrigen repräsentieren die EU-Richtlinien den derzeitigen Stand der Technik, welcher allen öffentlichen Planungen zwingend zugrunde gelegt werden muß.

Diese Meinung wird auch dadurch gestützt, daß Planfeststellungsbehörden in anderen Bundesländer die EU-Richtlinien bereits berücksichtigen, obwohl dort die Rechtslage gleich ist.

Wichtig ist auch in diesem Zusammenhang, daß die EU-Richtlinie nicht nur Grenzwerte vorschreibt sondern auch weitere Maßnahmen, die dazu dienen sollen, die Schadstoffimmissionen zu vermindern. Dazu gehören z.B. auch Maßnahmen, die ergriffen werden müssen, um die Grenzwerte bis zu ihrer Gültigkeitsfrist sicher zu unterschreiten. Es sind z.B. sogenannte Toleranzmargen vorgeschrieben, deren Gültigkeit bereits im Jahre 2001 anfängt. Die Richtlinie betont ausdrücklich,

„daß eine Toleranzmarge kein vorübergehender Grenzwert ist im Sinne einer Schadstoffkonzentration, die nicht überschritten werden darf. Es handelt sich vielmehr um einen Schwellenwert für die Auslösung bestimmter Arten von Maßnahmen in dem Zeitraum bis zur vorgeschriebenen Erreichung des Grenzwertes“.

Im Klartext bedeutet dies, daß bei Planungen bereits ab dem Jahre 2001 darauf geachtet werden muß, daß der Wertekorridor, der durch die Toleranzmarge definiert ist, eingehalten werden kann. Bei der vorgesehenen Maßnahme genügt daher nicht, den Zielwert im Jahre

2015 anzugeben, sondern auch die Entwicklung der Schadstoffkonzentrationen bis zur Gültigkeitsfrist des jeweiligen Grenzwertes aufzuzeigen (in der Regel die Entwicklung bis ins Jahr 2010 bzw. 2005, abhängig von der Schadstoffkomponente). Die frühest mögliche Umsetzung der Richtlinie ist ein ausdrückliches Ziel. Die Staaten sind gehalten, dazu Vorschläge zu machen.

Vor diesem Hintergrund ist ein Ignorieren der EU-Richtlinien zumindest ein schwerwiegender Planungsfehler und legt den Verdacht nahe, daß die Nichtberücksichtigung der EU-Normen durch die Straßenbaubehörde deshalb erfolgt ist, um die Realisierung der Maßnahme nicht zu gefährden. Wir fordern daher, die geplanten Maßnahmen auf die sichere Einhaltung der Bestimmungen der EU-Richtlinien zu prüfen und insbesondere Immissionsprognosen für die Jahre 2005 und 2010 zu erstellen.

#### 4.2.3 Berücksichtigung der kleinklimatischen Verhältnisse

Die Untersuchung der Kfz- bedingten Schadstoffbelastung (Luftschadstoffe) berücksichtigt die speziellen kleinklimatischen Verhältnisse am Ort der geplanten Maßnahme nicht. Und dies trotz klarer Hinweise in dem Gutachten des Deutschen Wetterdienstes, welches im Erläuterungsbericht zitiert wurde, sowie früheren meteorologischen Untersuchungen, daß die Lage des Westanschlusses, der verlängerten Brennerstraße und der B295 einen sehr ungünstigen Einfluß auf die Schadstoff-Immissionen haben könnte. Eine ausführliche Erörterung dieser Hinweise und eine Abschätzung der Folgen auf die Schadstoffkonzentrationen in den Wohngebieten fehlt in der Untersuchung. Stattdessen beschränkt sich die Untersuchung allein auf die Anwendung von Computermodellen. Dabei gehen zwar teilweise statistische Winddaten ein, dies reicht jedoch für eine fundierte Beurteilung nicht aus.

Der Westanschluß und die geplanten Straßen lägen in der Hauptwindrichtung der westlichen Stadtteile von Leonberg und direkt in einer für diese Stadtteile sehr wichtigen Frischluftschneise. Die B 295 läge an einem Hang, der für die Kaltluftzufuhr der Stadt sehr wichtig ist (siehe meteorologisches Gutachten). Diese Kaltluft würde künftig im Bereich der geplanten neuen Trasse der B 295 mit Schadstoffen angereichert und - durch die tiefen und breiten für die B 295 vorgesehenen Schneisen in ihrer Intensität noch begünstigt - in den Talkessel am Schopflochberg fließen. Die Frischluftzufuhr aus dem Wasserbachtal im Südwesten würde dagegen durch die hohen Dämme des Westanschlusses und der verlängerten Brennerstraße erheblich gestört. Zusammen mit der ausgeprägten Talkessellage des geplanten Westanschlusses führten diese Effekte zu einer hohen Anreicherung der Schadstoffe um den Schopflochberg. Besonders ausgeprägt würde dies bei austauscharmen Wetterlagen der Fall sein, insbesondere bei Ausbildung kleinräumiger Inversionen. Solche Inversionen sind dort häufig zu beobachten. Die Kaltluftschicht ist dabei nicht sehr dick, so daß sich die Schadstoffe rasch und intensiv anreichern könnten. Setzte sich diese Schicht in Richtung der westlichen Stadtteile in Bewegung, wären dort hohe Spitzenbelastungen zu erwarten. Dieser Effekt wird in dem meteorologischen Gutachten beschrieben, ist jedoch in der Immissionsprognose nicht berücksichtigt, da die verwendeten vereinfachten Rechenmodelle dies nicht leisten können.

Die speziellen kleinklimatischen Verhältnisse in Verbindung mit der schwierigen Leonberger Topografie erklären sicherlich auch teilweise, die oben erwähnten Unterschiede zwischen den Flächen der Spitzenbelastung bei den Emissionen und denen bei den Immissionen.

#### 4.2.4 Grundbelastung

*Abschätzung der Grundbelastung von 1995/1996*

Die Abschätzung der Grundbelastung erfolgt pauschal für das gesamte durch die geplante Maßnahme betroffene Gebiet auf der Grundlage der Rastermessungen der UMEG im Jahre 1995/1996, wobei **nur die westlichsten** Rastermesspunkte (welche damals am Rande des Messgebiets lagen) als Bezugswerte genommen werden. Die geplante Maßnahme hat jedoch Auswirkungen bis weit in das Stadtgebiet von Leonberg hinein. Als direkte Auswirkung ist vor allem eine deutliche Verkehrszunahme entlang der Brennerstraße bis zum Neuköllner Platz zu nennen. Dort haben die Rastermessungen der UMEG eine Immissionsbelastung bei  $\text{NO}_2$  von weit über  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  festgestellt (bis  $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Dort ist auch der Einfluss der A8 nicht mehr so deutlich wie bei den weiter westlich gelegenen Rasterflächen. Es ist also anzunehmen, daß der Grundbelastungswert bei  $\text{NO}_2$  höher als die angenommenen  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen wird. Es sollte mindestens ein Wert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , um sicher zu gehen, ein Wert von  $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in den Wohngebieten des Ezach und den an die Brennerstraße angrenzenden Wohngebiete angesetzt werden. Bei Benzol und Ruß ist die Sachlage entsprechend.

Zu beachten ist weiterhin, daß bei Bezugnahme auf nur wenige Rasterpunkte die zufällige Lage der Eckpunkte, an denen gemessen wurde, Fehlinterpretationen der Messergebnisse möglich wären. Daher sollte zur Beurteilung ein größeres Gebiet mit einer genügend großen Zahl von Rasterflächen einbezogen werden.

Im Unterschied zu der Aussage des Gutachters sind wir auch durchaus der Meinung, daß die Messungen nach der 23. BImSchV in der Grabenstraße und am Leobad Hinweise auf die Grundbelastung in Leonberg geben und daß diese Hinweise für den Berechnungsansatz wichtig sind. Diese hohen Meßwerte sind nur dadurch erklärbar, daß das Grundbelastungsniveau in Leonberg sehr hoch ist.

Gerade bei der Abschätzung der Grundbelastung spielt der bereits erwähnte deutliche Unterschied zwischen den Flächen der Spitzenbelastung bezüglich der Emissionen und denen der Immissionen eine wichtige Rolle. Wie bereits oben erwähnt liegen die Spitzenbelastungen der Immissionen in Leonberg im Stadtgebiet. Es gibt einen offensichtlichen Wirkungszusammenhang der hohen Immissionsbelastungen im Stadtgebiet zu den hohen Emissionen der Autobahn im Westen und Süden. Die Beschränkung der Betrachtung auf das Gebiet um den Westanschluß ist daher ein offensichtlicher Mangel des Gutachtens.

### *Prognose der Grundbelastung*

Die Prognose der Grundbelastung erfolgt durch Definition von 2 Szenarien, wobei jedoch nur 1 Szenario tatsächlich als Grundlage der Prognose berücksichtigt wurde (Der Grund, warum das Szenario 1 überhaupt berechnet und dargestellt wurde, ist nicht ersichtlich, da es bei der Prognose eigentlich keine Rolle spielt). Das Szenario 2 geht davon aus, daß die Immissionen in dem betrachteten Gebiet hauptsächlich durch die Emissionen der Autobahn beeinflusst wird. Dies ist sicherlich richtig. Wenn dem so ist, sollte allerdings auch die vorliegende Verkehrsprognose zugrunde gelegt werden und nicht pauschal ein Verkehrszuwachs von 50% und eine Verdoppelung des Lastwagenanteil angesetzt werden. Der tatsächliche Verkehrszuwachs von 1995 bis 2015 beträgt lt. Verkehrsuntersuchung ca. 80%, der LKW-Anteil wird sich nach allen vorliegenden Prognosen auch mehr als verdoppeln.

Ausgangspunkt der Prognoseberechnung ist die Berechnung der Emissionen des Jahres 1995 und daraus abgeleitet die Berechnung der voraussichtlichen Emissionen für das Jahr 2015. Grundlage der Prognoseberechnung ist das Handbuch für Emissionsfaktoren. Die Ergebnisse der voraussichtlichen Emissionen im Jahr 2015 werden prozentual in Beziehung gesetzt zu den Emissionen von 1995. Aus der prozentualen Reduktion der **Emissionen** wird dann **unmittelbar** der Schluß gezogen, daß auch die **Immissionen** bei Benzol und Ruß im gleichen Prozentsatz zurückgehen würden, bei  $\text{NO}_2$  um die Hälfte (beim 98% Perzentil wird eine andere Abschätzung vorgenommen).

Dieser unmittelbare prozentuale Schluß von den Emissionen der Fahrzeuge d.h. einer Emissionenart auf die Gesamtbelastung ist problematisch.

In besonderem Maße gilt dies bei NO<sub>2</sub> und bei Ruß. NO<sub>2</sub> wird nur zu einem geringen Prozentsatz direkt aus den Fahrzeugen emittiert. Der Schadstoff entsteht hauptsächlich durch Umsetzungsprozesse in der Atmosphäre. Dieser Prozess wird durch viele unterschiedliche Faktoren beeinflusst. Bei Ruß ist zu beachten, daß die Rußimmissionen nicht nur aus den Motoren der Kfz freigesetzt werden sondern zusätzlich nicht unwesentlich durch Reifenabrieb. Wie bei NO<sub>2</sub> die Immissionsentwicklung tatsächlich aussieht, sieht man im Großraum Stuttgart sehr deutlich. Trotz der (theoretischen) Reduktion der Gesamtemissionen bei den Stickoxiden sind die NO<sub>2</sub> - Immissionen seit Mitte der neunziger Jahre wieder angestiegen. Eine gesicherte Prognose für das Jahr 2015 ist somit gerade im Großraum Stuttgart kaum möglich. Dies ist wohl auch der Grund, warum es staatlicherseits momentan keine solche Prognose gibt (z.B. eine durch das Umweltministerium bestätigte Prognosegrundlage für den Ballungsraum Stuttgart) und somit der Gutachter auf ungesicherte eigene Abschätzungen angewiesen ist.

Vor diesem Hintergrund ist die Prognose des Gutachters, daß die NO<sub>2</sub> - Grundbelastung im Bereich der betroffenen Stadtteile Leonbergs auf 25 µg/m<sup>3</sup> zurückgehen wird, nicht belegt.

Sämtliche Modellrechnungen sind damit nach unserer Auffassung mit einer erheblich zu niedrigen Grundbelastungen gerechnet worden. Die Ergebnisse sind daher als Folge deutlich zu niedrig.

#### 4.2.5 Krebs erzeugende Luftverunreinigungen (Beurteilungsmaßstäbe des LAI)

Bei Krebs erzeugenden Luftschadstoffen besteht die Schwierigkeit, daß keine toxikologisch vertretbare Schwellendosis angegeben werden kann, bei deren Unterschreiten eine gesundheitliche Unbedenklichkeit anzunehmen ist. Bereits geringste Mengen eines krebserzeugenden Stoffes können Erkrankungen auslösen. Der Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) hat auf Grundlage der in Deutschland vorliegenden Emissions- und Immissionsverhältnisse sowie unter Einbeziehung national und international anerkannter Wissenschaftler ein durch Luftverunreinigungen verursachtes Gesamtkrebsrisiko von 1:2500 vorgeschlagen. Auf der Basis dieses Krebsrisikos wurde vom LAI für sieben umweltrelevante Krebs erzeugende Luftschadstoffe sogenannte Beurteilungsmaßstäbe abgeleitet. Dazu gehören insbesondere Dieselruß und Benzol. Die Beurteilungsmaßstäbe sind bei diesen beiden Schadstoffen:

Dieselruß: 1,5 µg/m<sup>3</sup>

Benzol: 2,5 µg/m<sup>3</sup>

Bezüglich dieser beiden Schadstoffen hat Leonberg eine hohe Belastung. Die Beurteilungsmaßstäbe werden deutlich überschritten. Dies räumt auch das Schadstoffgutachten ein. Die geplante Maßnahme wird insbesondere bei dem Schadstoff Dieselruß die Schadstoffkonzentrationen deutlich erhöhen und somit die Situation verschärfen (siehe auch Kapitel 4.2.4). Die Beurteilungsmaßstäbe des LAI können daher nicht eingehalten werden.

Vorsorglich weisen wir auf folgendes hin:

Die derzeitige Rechtsauffassung der Planfeststellungsbehörde zu dieser Thematik ist uns bekannt. Sie besagt, daß die LAI-Beurteilungsmaßstäbe nicht berücksichtigt werden müßten, da sie in keinem Gesetz oder einer Verordnung zugrunde gelegt würden. Diese Auffassung können wir nicht teilen. Bei einer Planung müssen **alle** Auswirkungen entsprechend des derzeitigen Standes der Technik berücksichtigt werden. Dazu gehören nicht nur gesetzliche Vorgaben. Die menschliche Gesundheit ist ein wichtiges Gut. Die Nichtbeachtung der LAI-

Beurteilungsmaßstäbe, d.h. einer gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnis ist daher nicht tolerierbar.

#### 4.2.6 Frühere Gutachten

Frühere Gutachten aus den 90er Jahren -u.a. auch eine Untersuchung des Ingenieurbüros Dr. Gross- haben für den Westanschluss deutlich höhere Immissionsprognosen aufgezeigt und dies, obwohl bei den prognostizierten Verkehrsmengen bei weitem nicht die jetzigen, stark erhöhten Zahlen zugrunde gelegt wurden. So wird beispielsweise in einer Untersuchung von Dr. Gross aus dem Jahre 1995 festgestellt:

„Überschreitungen des EG-Wertes von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (gemeint ist der Jahresmittelwert von  $\text{NO}_2$ ) lassen sich bei beiden Trassen (gemeint sind die Bestandstraße und die jetzt geplante Trasse) wegen der hohen Grundbelastung nicht generell vermeiden“

Die Aussage bezieht sich auf das Wohngebiet Ezach. Der Prognosehorizont war das Jahr 2010.

In der nun vorliegenden Untersuchung geht der Gutachter davon aus, daß die  $\text{NO}_2$ - Konzentrationen im Wohngebiet Ezach maximal  $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bis zum Jahre 2015 betragen werden. Diese extrem unterschiedlichen Prognosen innerhalb von nur 5 Jahren zum gleichen Sachverhalt vom gleichen Gutachter sind erklärungsbedürftig. Vorsorglich weisen wir dabei auf folgendes hin:

- der unterschiedliche Prognosehorizont kann den Unterschied in keinster Weise erklären
- eine Reduktion der  $\text{NO}_2$ - Immissionen wird seit 1995 im Großraum Stuttgart nicht beobachtet –im Gegenteil – die Werte steigen eher leicht an.
- da der Westanschluß möglicherweise schon im Jahre 2005 in Betrieb gehen soll, würde die bis dahin geltende Toleranzmarge der EU-Verordnung in jedem Fall ab diesem Zeitraum überschritten
- ein Rückgang durch die inzwischen erfolgte Fertigstellung des neuen Engelbergtunnels ist nicht anzunehmen
- die Prognose von 1995 würde bedeuten, daß der ab dem Jahre 2010 geltende EU Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel im Wohngebiet Ezach überschritten würde.

#### 4.2.7 Angewandte Prognosemodelle

Für die B 295 wird bis zum Westanschluß das MLuS- Schätzverfahren angewandt. Dieses Verfahren darf nur unter bestimmten Bedingungen eingesetzt werden. Unter anderem kann dieses Verfahren nur bei Längsneigungen von unter 6 % angewandt werden. Die B 295 weist jedoch über eine längere Strecke eine Steigung von 6,4 % auf. Die Anwendung des MLuS-Verfahrens ist somit nicht zulässig und damit ein methodischer Fehler. Wir weisen vorsorglich darauf hin, daß die dadurch resultierende Fehler in der Prognose gravierend sind, da das MLuS-Verfahren bereits deutlich unterhalb einer Steigung von 6% die Immissionen unterschätzt und der Anstieg der Immissionen mit wachsender Längsneigung nicht linear erfolgt. Die 6%-Grenze stellt somit eine absolute methodische Obergrenze bei der Anwendung dieses Verfahrens dar.

Wir fordern daher für die B 295 eine Neuberechnung unter Verwendung eines besser geeigneten Prognosemodells.

#### 4.2.8 Berücksichtigung der Brennerstraße bis zum Neuköllner Platz

Die geplante Maßnahme hat von Seiten der Schadstoffbelastung signifikante direkte negative Auswirkungen auf den Bereich der Brennerstraße von der Kreuzung Gebersheimerstraße bis zur Leonberger Straße bzw. dem Neuköllner Platz. Laut der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen nimmt dort der Verkehr aufgrund der geplanten Maßnahme um ca. 30 % auf ca. 19800 Kfz/24h zu. Dieser Bereich ist ein Wohngebiet mit dichter Bebauung. Die dort erwarteten Verkehrsmengen und die Lage mit dichter Bebauung sind dazu geeignet, eine ähnliche Situation wie in der Grabenstraße entstehen zu lassen. Es besteht also insbesondere die Gefahr, daß die Grenzwerte der 23. BImSchV dort ebenfalls überschritten werden.

Gezielte Schadstoffuntersuchung insbesondere nach der 23. BImSchG und unter Verwendung geeigneter Prognosemodelle fehlen.

#### 4.2.9 Zusammenfassung und Konsequenzen

Die genannten Mängel in der Beurteilung der Schadstoffsituation sind so gravierend, daß eine Planfeststellung darauf nicht begründet werden kann. Insbesondere ist keineswegs nachgewiesen, daß nicht die Gefahr von Grenzwertüberschreitungen besteht. Diese Aussage bezieht sich ausdrücklich auch auf die Grenzwerte entsprechend der 23. BImSchV (Kapitel 4.2.8). In einem solchen Fall ist es zwingend geboten, nicht nur grobe punktuelle Berechnungen und Abschätzungen durchzuführen, sondern die Immissionssituation gründlich mit entsprechend geeigneten Methoden zu untersuchen **und** mit Messungen zu verifizieren.

Wir fordern daher, vor der Planfeststellung eine umfassende Untersuchung der Immissionssituation im gesamten Gebiet von Leonberg durchzuführen und dabei die zuständigen Stellen des Umweltministeriums hinzuzuziehen. Dabei sollte insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Die Konsequenzen aus den EU-Richtlinien
- Der Umfang des Untersuchungsgebiets; dieses muß das ganze Stadtgebiet von Leonberg umfassen
- Die Auswirkungen der kleinklimatischen Verhältnisse
- Die weiteren geplanten Maßnahmen insbesondere der Ausbau der A8
- Die weiteren Entwicklungsvorhaben der Stadt Leonberg, z.B. die geplante Neubebauung im Gebiet Hasensaul

Wir schlagen für die Immissionsprognose als einheitliches Verfahren eine Straßennetzmodell vor. Sollten die geplanten Maßnahmen grundsätzlich genehmigungsfähig sein, sollte die Untersuchung zumindest aufzeigen, wie die Schadstoffbelastung minimiert werden kann.

### 4.3 **Natur und Landschaft**

Die geplante Maßnahme hat erhebliche negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Dies wird in den Planunterlagen eingeräumt. Umso mehr ist es geboten, alles zu tun, um die Beeinträchtigung der Natur und der Landschaft so gering wie möglich zu halten. Dieser Grundsatz wird teilweise eklatant verletzt. Zu nennen ist insbesondere:

- Der überdimensionierte Ausbau (vierspurig, autobahnähnlich, tiefe und breite Schneisen)
- Der hohe Landschaftsverbrauch durch das “Warmbronner Ohr“
- Die aufwendige Trassenführung der verlängerten Brennerstraße im Glemstal bis zur Geislinger Straße
- Die sehr groß dimensionierte Autobahnausfahrt

Wegen diesbezüglicher Details verweisen wir auf die Einwendungen des Bürgervereins Eltingen und der Naturschutzverbände.

## 5 Alternativen

### 5.1 Grundsätzliche Überlegungen

Allen alternativen Überlegungen liegt der Gedanke zu Grunde, weiteren Regional- und Fernverkehr möglichst von der Gemarkung Leonberg und ganz besonders von der Leonberger Kernstadt fernzuhalten. Dahinter steckt nicht das St. Floriansprinzip sondern die Erkenntnis, daß Leonberg bereits mit den beiden großen Autobahnen A8 und A81 die Hauptlast des Regional- und Fernverkehrs im Großraum Stuttgart trägt und darüber hinaus innerhalb der Kernstadt ein nicht gelöstes Verkehrsproblem hat. Leonberg kann daher keinerlei weitere Belastung verkraften.

Weitere konzeptionelle Grundgedanken sind:

- Die Autobahnen sind als Umgehung der Stadt Leonberg d.h. für lokalen Verkehr nicht gedacht, sie sind dem Regional- und Fernverkehr vorbehalten
- Leonberg muß seine innerstädtischen Verkehrsprobleme unabhängig von den Autobahnen lösen
- Der Verkehr der B295 aus Richtung Renningen sollte allerdings möglichst direkt auf die Autobahn abgeleitet werden, um die Südrandstraße als Umgehungsstraße ohne Einschränkungen nutzen zu können. Dazu würde jedoch eine Teilanschlus an der Bestandstrasse ausreichen
- Eine weitere „Öffnung“ des innerstädtischen Straßennetzes zur Autobahn birgt die Gefahr, weiteren Verkehr anzuziehen und in die Stadt zu leiten

### 5.2 Teilanschluß an der Bestandstrasse

Die oben genannten Ziele können bereits durch den Bau eines Teilanschlusses der Bestandstrasse an die A8 erreicht werden. Dieser ermöglicht es, aus Richtung Calw auf die Autobahn in Richtung Stuttgart/Heilbronn bzw. in die Gegenrichtung zu fahren, nicht jedoch von/in Richtung Karlsruhe oder von/in Richtung Leonberg. Ein solcher Teilanschluß war vor einigen Jahren schon einmal in die Überlegungen einbezogen worden. Leider wurde diese Planung nicht mehr weiterverfolgt und nun auch nicht mehr als mögliche Alternative zu der vorgelegten Planung erörtert. Zusammen mit einem moderaten Ausbau der Bestandstrasse wäre diese Variante sehr schnell und sehr preisgünstig zu realisieren und würde die erheblichen Umweltauswirkungen der geplanten Maßnahme nahezu vollständig vermeiden.

Wir halten diese Lösung nach wie vor für die in der Gesamtabwägung beste Lösung.

### 5.3 Führung des Verkehrs von der A 8 zur A 81 sowie in den Raum Calw über die neue Anschlussstelle Rutesheim

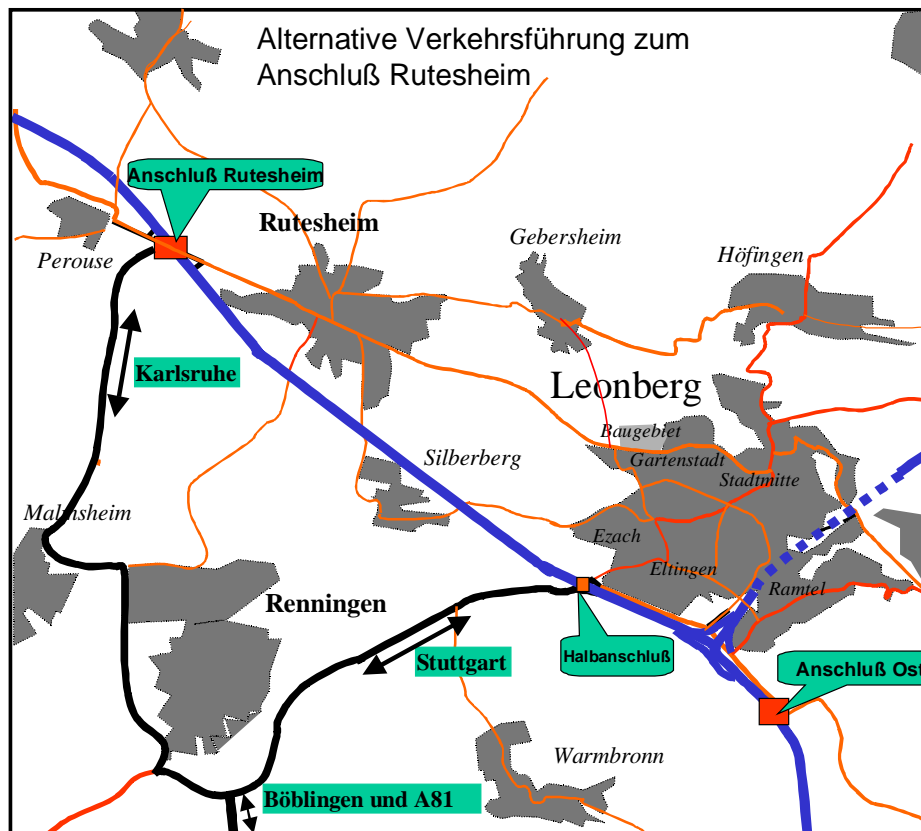
Wir schlagen vor, den Verkehr aus Richtung Böblingen am Kreuzungspunkt der B 464 und der B 295 in die Richtung von und zu Karlsruhe über die neue Anschlußstelle Rutesheim zu führen und nur den Verkehr von und in Richtung Stuttgart über Leonberg zu leiten (siehe beigefügtes Bild). Diese Variante hätte folgende Vorteile:

- Die Strecke ist kürzer und vermeidet somit Wege
- Die B295 muß nicht autobahnähnlich ausgebaut werden
- Der Verkehr in Richtung Karlsruhe kann ohne Ortsdurchfahrt auf bereits bestehenden Straßen abgewickelt werden



- Der Verkehr muß nicht nach Leonberg hinunter und dann wieder hinauf geführt werden sondern kann auf ebener Strecke erfolgen. Dies vermeidet unnötigen Schadstoffausstoß und spart Treibstoff
- Der Verkehr kann auf bestehenden Straßen ohne eine einzige Ortsdurchfahrt geführt werden
- Diese Variante ist erheblich billiger zu realisieren als die geplante Maßnahme

Diese Verkehrsführung paßt sehr gut als Ergänzung zu einem Teilanschluß an der Bestandstrasse. Die Funktion der Auffahrt zur Autobahn in Richtung Karlsruhe übernimmt die Ausfahrt Rutesheim, die Funktion der Auffahrt in Richtung Stuttgart übernimmt der Teilanschluß an der Bestandstrasse.



#### 5.4 Varianten des Bürgerverein Eltingen

Sollte aufgrund des Drucks aus der Region die Realisierung des Westanschlusses als Vollanschluß nicht zu vermeiden sei, kommen als Kompromißlösungen die Varianten des Bürgervereins Eltingen in Betracht. Diese Varianten realisieren den Westanschluß aufgrund ihrer baulichen Gestaltung als kleinen und damit vorwiegend lokal zu nutzenden Autobahnananschluß. Wir verweisen auf die diesbezügliche Stellungnahme des Bürgervereins Eltingen. Wir unterstützen insoweit den Vorschlag des Bürgervereins Eltingen als Kompromißlösung. Dies betrifft insbesondere den Ausbauzustand der B295 (nur 2-spurig mit Kriechspur im Steigungsbereich), die plangleiche Ausführung der Kreuzung nach Warmbronn (Vermeidung des "Warmbronner Ohrs") sowie die Trassenführung der verlängerten Brennerstraße.

### **5.5 Vorschläge der Bürgerbeteiligung zur wirkungsvollen Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes in Leonberg**

Anfang dieses Jahres fand eine Bürgerbeteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan Leonberg statt. Dabei hat die Bürgerschaft zahlreiche Vorschläge für die künftige Gestaltung des Leonberger Straßennetzes erarbeitet und ist auch auf die Ausgestaltung des Westanschlusses und die B 295 eingegangen. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung belegen insbesondere, daß der Westanschluß für die Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes nicht erforderlich ist.

## **6 Schlußbemerkung**

Zusammenfassend kommen wir zum Ergebnis, daß die Planunterlagen die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens und deren Auswirkungen auf Natur, Umwelt, Gesundheit und die Wohnqualität insbesondere in den westlichen Stadtteilen Leonbergs in ihren Berechnungen und Schätzungen entweder falsch oder unvollständig wiedergeben. Insgesamt sind die Nachteile für die betroffenen Einwohner nicht nur im Ezach oder Eltingen sondern auch im Bereich Glemstal/Gartenstadt so schwerwiegend, daß die vorliegende Planung in dieser Form nicht feststellbar ist.

Wir bitten daher die Planfeststellungsbehörde, unsere Einwendungen und Anregungen zu prüfen, sie in diesem Sinne zu werten und in die weiteren Planungen einzubeziehen.