

Initiative »Eine Planung für Magstadt«

Kontakt

Iris + Wilfried Kress
Schwabstraße 4
71106 Magstadt
07159 / 43819

Eine Alternative zum »Magstadter Verkehrskonzept«

I. Die Verlagerung der L 1185: »Eine Planung für Magstadt«

»Eine Planung für Magstadt« basiert auf einer Verlagerung der L1185 Maichinger - Renninger Straße aus dem Ort. Damit wäre das Rathaus-Eck ein für allemal aus den Verkehrsachsen des Berufsverkehrs entfernt. Wie diese Verlagerung in der Praxis aussehen könnte, entnehmen Sie bitte dem beigefügten Exposé.

II. Stellungnahme Professor Dr. Haag

Betreffs des »Magstadter Verkehrskonzepts« haben wir die Planungsfälle und die Prognosen des Büros Bender+Stahl Herrn Professor Dr. Günter Haag vom »Steinbeis-Transferzentrum Angewandte Systemanalyse« (STASA) mit der Bitte um eine Stellungnahme vorgelegt.

Professor Dr. Haag ist Leiter der STASA, deren Bewertungsverfahren für induzierten Verkehr in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 aufgenommen wurde. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat Professor Dr. Haag über 40 gemeldete Straßenprojekte für den Bundesverkehrswegeplan 2003 untersucht, darunter auch den Neubau der B464.

Seine Stellungnahme, die dem Gemeinderat vorliegt, in Kürze:

1. Professor Dr. Haag erachtet angesichts des Umfangs der Maßnahme einer Verkehrskonzeption für Magstadt eine Nutzen-Kosten-Analyse auf Grundlage der Methodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 für die in Frage kommenden Planungsfälle als Entscheidungsgrundlage für notwendig.
2. Zur Vermeidung von Fehlplanungen empfiehlt Professor Dr. Haag folgende Vorgehensweise:
 - eine Verlagerung der L1185 Maichingen-Renningen aus dem Ort
 - hiernach erst einmal den Bau der B464 abzuwarten
(Professor Dr. Haag vertritt die Ansicht, dass »mit dem Ausbau der B464 aufgrund seiner verkehrlichen Wirkungen (NKA) nicht unbedingt zu rechnen« sei.)
 - und dann neue Verkehrserhebungen vorzunehmen.

Initiative »Eine Planung für Magstadt«

Professor Dr. Haag hat sich bereit erklärt, dem Gemeinderat der Gemeinde Magstadt gerne für weitere Erläuterungen zu seiner Stellungnahme in einem persönlichen Gespräch zur Verfügung zu stehen.

III. Bundesverkehrswegeplan 2003

Die Untersuchungsergebnisse der STASA sind in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 eingegangen. Besonders zu beachten ist dabei:

1. Im BVWP 2003 fließt erstmals der »induzierte Verkehr« in die Bewertung einer Baumaßnahme mit ein.
2. Die B464 schneidet bei dieser Bewertung schlecht ab, die Nutzen-Kosten-Analyse verschlechtert sich deutlich.
3. Die Gutachter empfehlen eine genauere Untersuchung der Maßnahme BW 13 (B464).

IV. Magstadter Verkehrspolitik

Seit vielen, vielen Jahren lautet die Verkehrs-Doktrin der Magstadter Verantwortlichen: »Die B 464 löst unser Verkehrsproblem. Sie allein! Wir dürfen nichts tun, was den politischen Druck, die B 464 baldmöglichst zu bauen, schwächen könnte.« Unter dieser Prämisse haben Magstadter Gemeinderäte zum Beispiel gegen jeden Versuch argumentiert, das Rathaus-Eck zu entschärfen.

Vor zwei Jahren hat es unser damaliger Bürgermeister tatsächlich gewagt, über eine »eigene Straße« für Magstadt nachzudenken (siehe Artikel aus dem Februar 2000).

Das Bild der Woche

Gemeinde würde Geld ausgeben

Wenn es um die Umgehungsstraße geht, wollen sich die Magstadter nicht mehr bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag vertrösten lassen. Vom Lärm und Gestank des Durchgangsverkehrs haben sie längst die Ohren und die Nase voll. Mit den Solidaritätsbekundungen aus der Politik können sie sich bald eine Straße pflastern. Aber es bewegt sich nichts. Deshalb bewegen sich die Magstadter selbst. Auch wenn den meisten von ihnen die B 464 um Magstadt und Maichingen herum am liebsten wäre, es muss nicht diese Straße sein. Bürgermeister Hans Benzinger kramte deshalb schon mal einen alten Plan heraus, auf dem er eine Umgehungsstraße nur für Magstadt eingezeichnet hatte, für den Fall, dass die Planung am Widerstand der Maichinger scheitert. Wenn nun die B 464 damit verhindert wird, dass es dafür kein Geld vom Bund gibt, so wären die Magstadter auch damit einverstanden, dass eine Straße um ihren Ort herum gebaut wird, die sie mitbezahlen. Offen ist, ob Bund und Land da mitmachen. - rt -/Bild: z



Im Gemeinderat noch vor zwei Jahren ein Thema: Die »eigene Straße« für Magstadt.

Initiative »Eine Planung für Magstadt«

Heute ist die Situation eine andere: Eine »eigene Straße« im Rahmen der S60-Baumaßnahmen bedeutet für die B464 nicht das Aus (wie vor zwei Jahren befürchtet). Aber die äußeren Umstände erfordern dennoch ein Umdenken: Wir brauchen die B 464, aber als alleiniger Heilsbringer für Magstadt ist sie zweifelhaft geworden.

Professor Dr. Haag rechnet in seiner Stellungnahme mit einer »deutlichen Zunahme des Durchgangsverkehrs« auf der B464. Er erwartet, dass die Verkehrsbelastungen auf der B464 daher sogar höher liegen, als in den Planfällen für das »Magstadter Verkehrskonzept«. Für diese wurden über 30.000 Kfz auf eine Straße gelegt, die für 16.000-22.000 Kfz dimensioniert ist. Eine zweispurige B464 hat nicht die Kapazität für alle diese Fahrzeuge. Diese Sachverhalte führen dazu, dass:

- eine Verschlechterung der L 1185 durch das »Magstadter Verkehrskonzept« bei dem ungewissen Zeitplan der B464 nicht akzeptabel ist. Niemand weiß, wie lange der Ort unter der Notlösung für den Durchgangsverkehr leiden muss.
- die B464 die von ihr bislang erhoffte Funktion einer Umgehungsstraße für Magstadt im »Magstadter Verkehrskonzept« bei Überlastung nicht mehr erfüllen können wird.

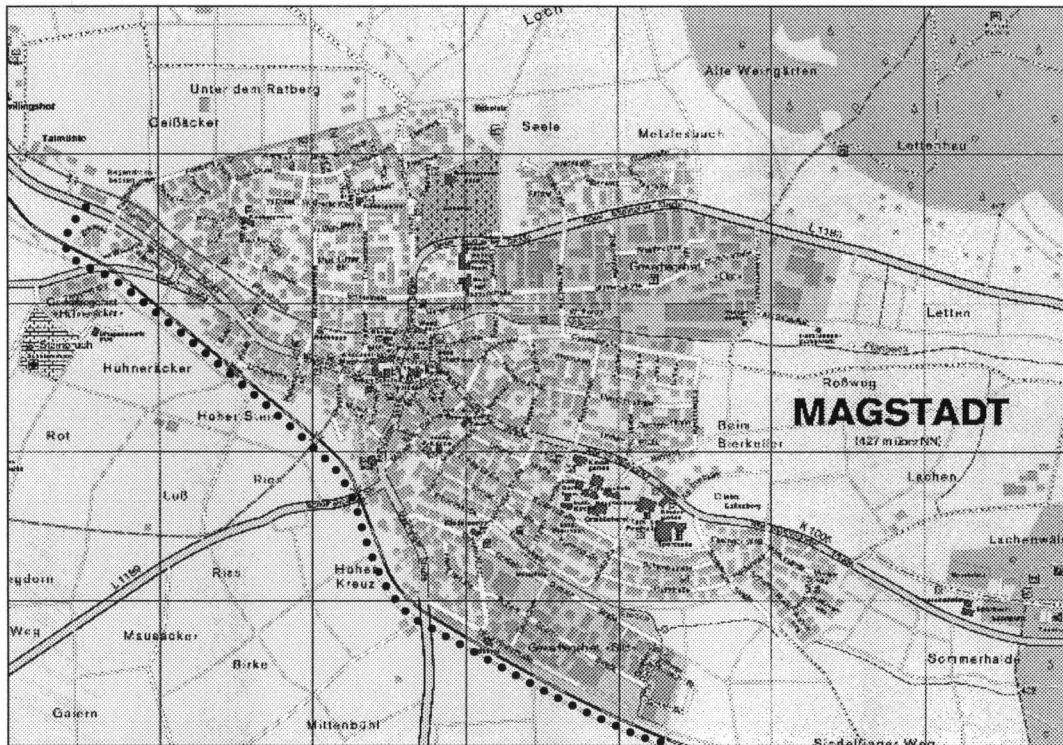
Auf dieser unsicheren Grundlage ist unserer Meinung nach eine verlässliche Planung für Magstadt nicht möglich.

»Eine Planung für Magstadt« wird unterstützt von der »Initiative Hölzertal«, der IG »Rettet den Süden«, ehemaligen Gemeinderäten und bekannten Magstadter Bürgern.



»Eine Planung für Magstadt«

»Eine Planung für Magstadt«



Historie

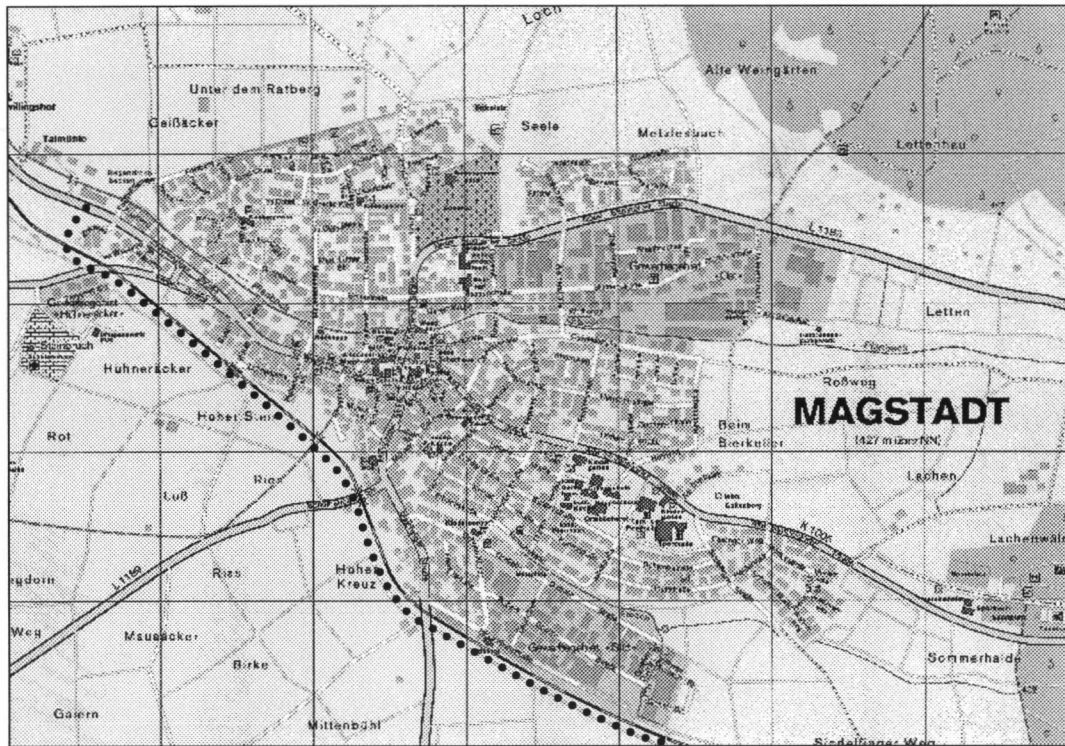
Der Verkehr und Magstadt – das ist eine unendliche Geschichte. »Seit 15 bis 20 Jahren bemüht sich die Gemeinde um Abhilfe, doch die gewünschte Umgehungsstraße lässt bis heute auf sich warten«, so die Stuttgarter Zeitung am 23. Juli – des Jahres 1983.

Eine eigene Umgehungsstraße war daher in Magstadt schon viele Male auf der Tagesordnung. Bereits Anfang der achtziger Jahre wurde eine vom Wirtschaftsministerium befürwortete Trasse vom Steinbruch Ezel zur Maichinger Straße gefordert, zuletzt hegte der Magstadter Gemeinderat »Gedanken über eine eigene Straße« (SZ/BZ, 3.2.2000). Die größten Stolpersteine waren immer die Finanzierung der Maßnahme (2000 rechnete man noch mit 30 bis 40 Millionen Mark) und die über viele Jahre gehegten Befürchtungen, dass eine Umgehungsstraße das Aus für die B 464 bedeuten würde.

Heute ist die B 464 planfestgestellt und wird als letztes Teilstück eines Gesamtkonzepts auch gebaut werden. Sie wird unabhängig von allen Magstadter Maßnahmen bitter nötig sein, die schwierige Finanzlage schließt eine kurzfristige Realisierung aber praktisch aus. Doch durch den Bau der S 60 ergeben sich für den alten Magstadter Traum »einer eigenen Straße« ganz neue Möglichkeiten.

»Eine Planung für Magstadt«

Hintergrund

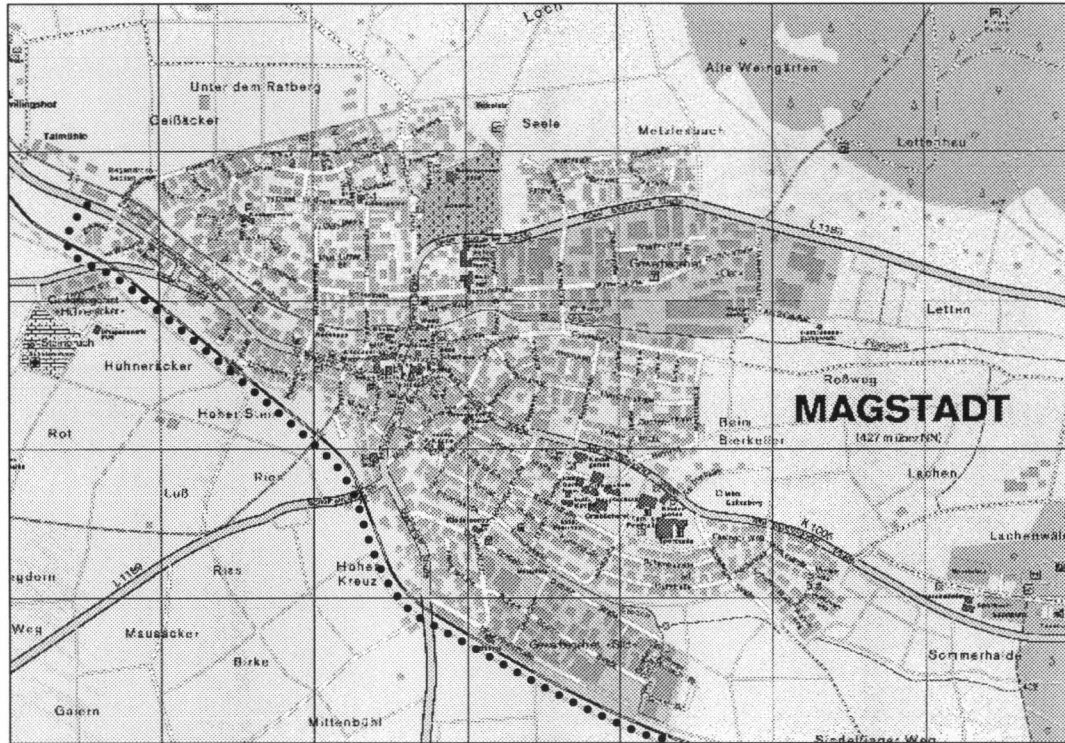


Das Magstadter Verkehrsproblem wird durch das unglückliche Zusammentreffen von zwei Faktoren verursacht: Starke Verkehrsströme, besonders konzentriert im Berufsverkehr, treffen auf die berühmt-berüchtigte Engstelle am Rathaus (Rathaus-Eck).

Nicht, weil sich hier zwei Landesstraßen kreuzen, kommt es zum Stau. Der alleinige Grund für die stehenden Autos: Die L 1185 ist in ihrer heutigen Form keine vollwertige, zeitgemäße Landesstraße – das 4,34 Meter breite Nadelöhr (STZ) ist einmalig im Land.

Das »Magstadter Verkehrskonzept« verschlechtert die ohnehin untragbare Situation auf der L 1185 nochmals. Bis zum Bau der B 464 rollen PKW über den problematischen Anstieg der Schafhauser Straße, LKW nehmen einen Umweg über das Gewerbegebiet Süd. Ein solcher verkehrstechnischer Drahtseilakt wäre als kurze Übergangslösung tolerabel, über Jahre hinweg ist er völlig unzumutbar.

Dass sich der Bau der B 464 nicht über den Leidensdruck der Magstadter Anwohner erzwingen lässt, sondern allein von politischen Faktoren abhängt, das haben die letzten 25 Jahre bewiesen. Die Entscheidung für die B 464 ist bereits getroffen (Planfeststellung),



»Eine Planung für Magstadt«

Hintergrund
(Fortsetzung)

ihre Finanzierung jedoch ungeklärt. Mit einer schnellen Realisierung innerhalb der nächsten 10 Jahre ist wohl leider nicht zu rechnen.

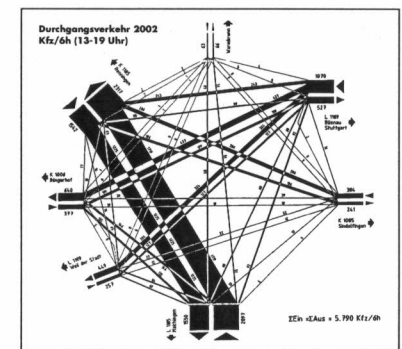
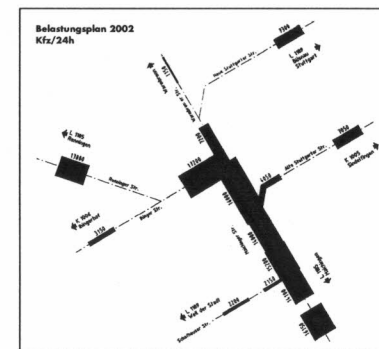
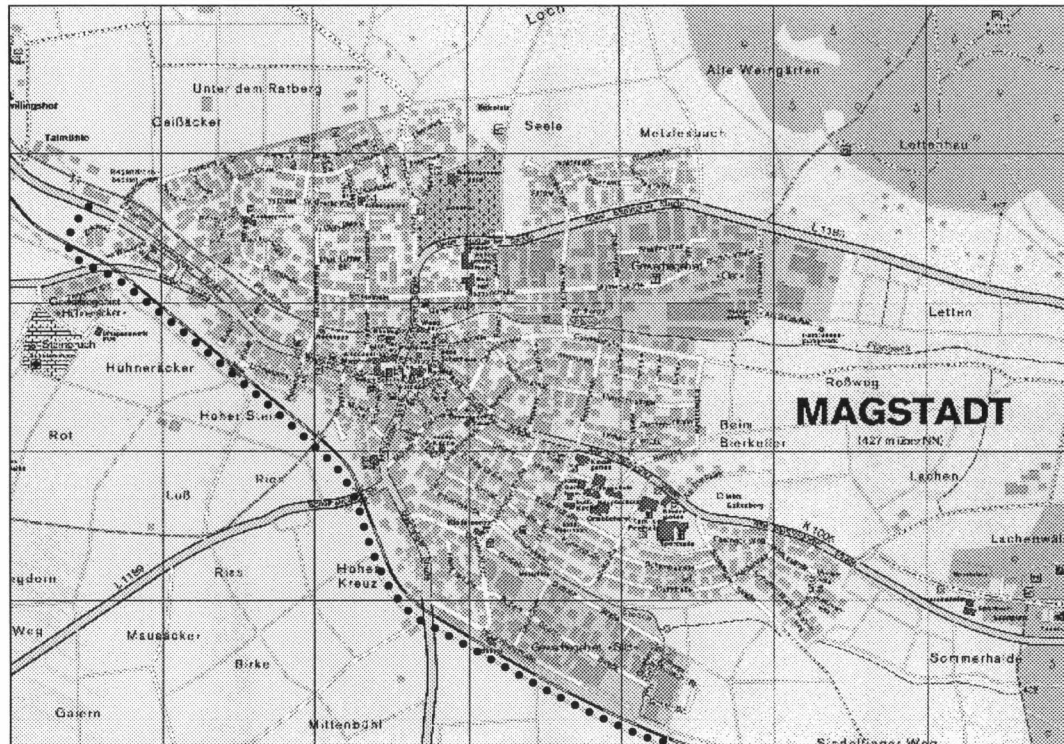
Hinzu kommt: Wenn die B 464 gebaut ist, wird sie uns allerdings auch Verkehr von den Autobahnen bringen (Verkehrsverlagerungen) und dadurch schneller als uns lieb ist an ihre Belastbarkeitsgrenze gelangen. Auf das Problem einer überlasteten B 464 müssen wir mit einer vernünftigen Lösung vorbereitet sein, sonst haben wir den Verkehr wieder im Ort.

Auch eine Verschlechterung seiner Anbindung an Stuttgart ist für Magstadt nicht akzeptabel. Eine Schließung der »Hölzertal-Straße« L 1189 hätte fatale Folgen: Wenn diese Straße einmal geschlossen wird, bleibt sie für alle Zeiten zu.

Ein zu hoher Preis, zumal das »Magstadter Verkehrskonzept« den Ortskern entgegen allen Beteuerungen nicht einmal in dem optimistischen Planungsfall 3H-20 (Büro Bender+Stahl) vom Verkehr »befreit«: Im Ort fahren mehr Autos als auf den Umgehungen im Süden und Osten (Südtangente 5.900 Kfz, Osttangente 6.700 Kfz – Maichinger Straße 7.250 Kfz, Weilemer Straße 8.200 Kfz).

»Eine Planung für Magstadt«

Verkehrsprognose 2020



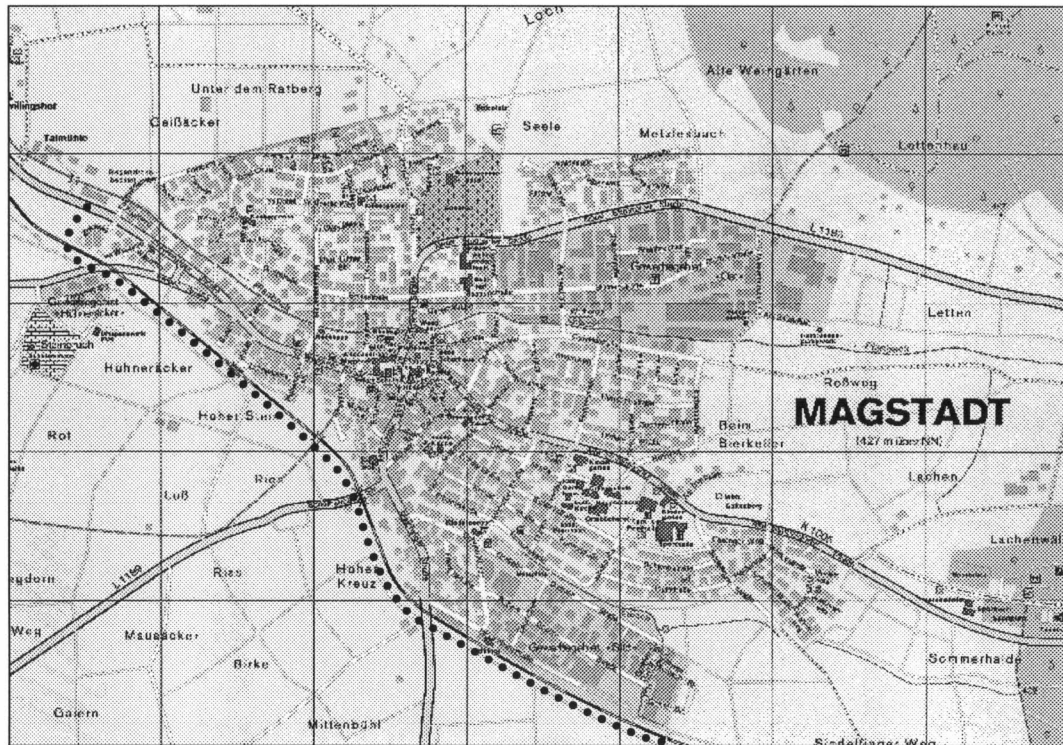
Analyse: Der Belastungsplan zeigt eindeutig, dass Magstadts großes Verkehrsproblem im Westen liegt und vom Durchgangsverkehr (siehe Diagramme) dominiert wird. Die Alte Stuttgarter Straße ist Opfer von Verkehrsverlagerungen (Schleichweg im Berufsverkehr) und nahezu gleich stark befahren wie die Neue Stuttgarter Straße. Für letztgenannte Straße sind die Zahlen der letzten Jahre relativ konstant.

Prognose: Die größten Verkehrszunahmen kommen auf die bereits heute stark belastete Achse Maichinger-Weilemer-Renninger Straße zu. Die Prognosen zeigen allerdings auch eindeutig, dass eine zweispurige B464 unterdimensioniert ist und bereits bei Fertigstellung überlastet sein wird.

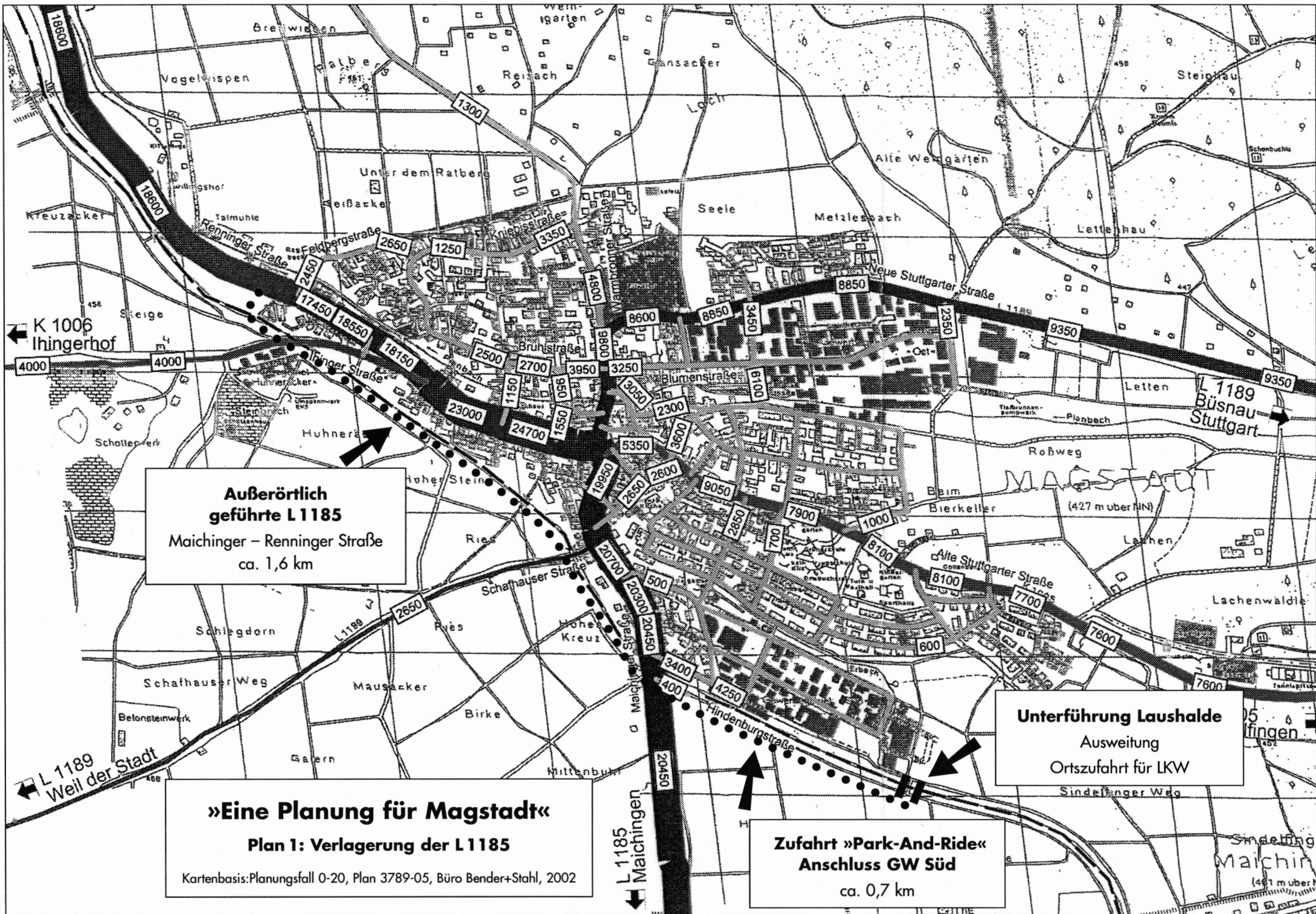
Ziel: Magstadt braucht eine Umgehungsstraßen-Lösung, die den Ort sofort entlastet und die dazu geeignet ist, die von einer überfüllten B464 drohenden Verkehrsströme vom Ort fernzuhalten.

»Eine Planung für Magstadt«

Beschreibung der Maßnahme



1. Bau einer schienennahen Umgehungsstraße von der Maichinger Straße bis zur Renninger Straße (circa 1,6 Kilometer) im Verbund mit den Bau- und Lärmschutzmaßnahmen für die S 60. Die Anbindung an die Renninger Straße erfolgt an der neuen Querung Ihinger Straße. Bau einer LKW-tauglichen Zufahrt für das Gewerbegebiet Süd von der Maichinger Straße bis zur ausgeweiteten Unterführung Laushalde.
2. Verlagerung der Landesstraße L 1185 aus dem Ort auf die Umgehungsstraße (Umwidmung) und Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs an der Maichinger Straße.
3. Entwidmung der heutigen L 1185 Maichinger Straße bis Kreuzung Schafhauser Straße, Weilemer Straße und Renninger Straße. Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen sind danach schnell und gezielt realisierbar.



Außerörtlich geführte L 1185
 Maichinger – Renninger Straße
 ca. 1,6 km

Unterführung Laushalde
 Ausweitung
 Ortszufahrt für LKW

**Zufahrt »Park-And-Ride«
 Anschluss GW Süd**
 ca. 0,7 km

»Eine Planung für Magstadt«
Plan 1: Verlagerung der L 1185
 Kartenbasis: Planungsfall 0-20, Plan 3789-05, Büro Bender+Stahl, 2002

Die Alternativen im Vergleich

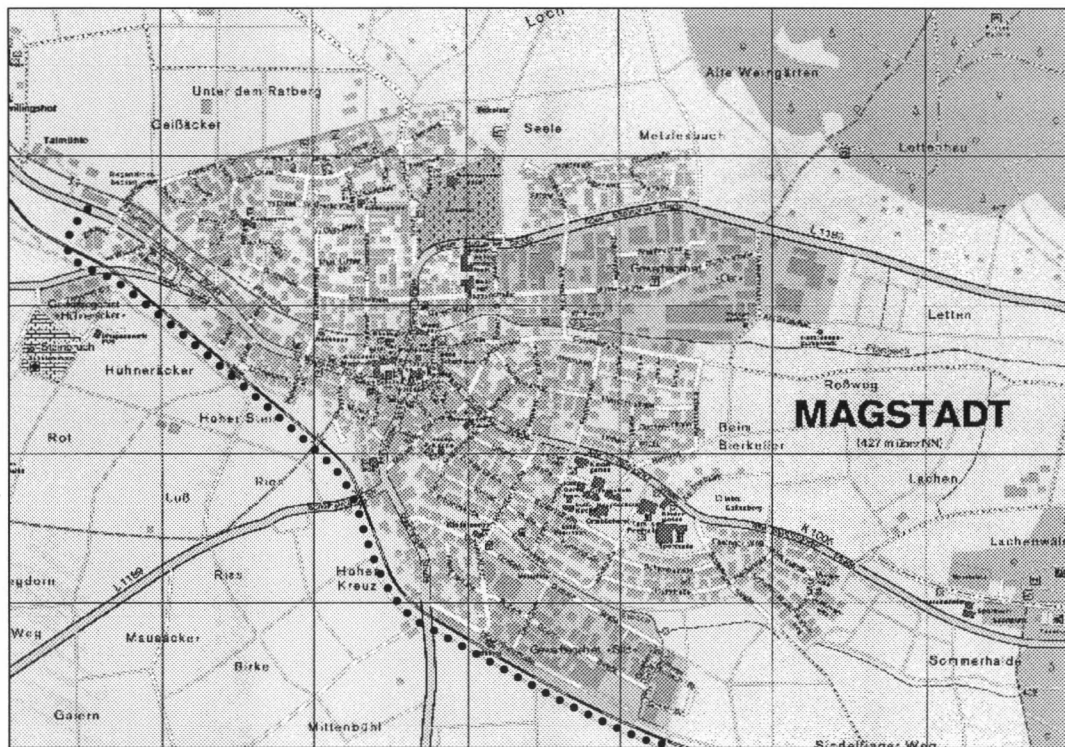
»Eine Planung für Magstadt«

- bringt sofort eine massive Entlastung vom Durchgangsverkehr durch Verlagerung der L 1185 aus dem Ort.
- verbessert die Situation Magstadts bis zum Bau der B 464, die L 1185 wird endlich zu einer modernen Landesstraße.
- Das Rathaus-Eck steht dem Berufsverkehr nicht mehr im Weg. Kein Stop-and-Go-Verkehr mehr, mit der S-Bahn rollen ab 2005 endlich auch die Autos – sogar an Magstadt vorbei.
- Die verlagerte L 1185 hält überörtlichen Verkehr auch bei einer überlasteten B 464 (Stau) aus Magstadt heraus.
- Das Hölzertal bleibt offen: Berufspendler und Gewerbe behalten die beste Anbindung nach Stuttgart.
- alle Gewerbegebiete sind optimal angebunden.
- keine Klagen gegen das Planfeststellungsverfahren zu befürchten.
- niedrige Emissionen dank eben geführten Trassen (auch im Hölzertal) und Lärmschutz-Maßnahmen der S-Bahn.

»Magstadter Verkehrskonzept«

- kann die Hauptverkehrsachse Magstadts nicht entlasten, erst die B 464 verspricht Besserung.
- verschlechtert die Situation Magstadts bis zum Bau der B 464, Verkehrsführung auf der L 1185 noch unzureichender als zuvor.
- Staus am Rathaus-Eck gehören bis zum Bau der B 464 auch weiterhin zum Magstadter Alltag. Hohe Lärm- und Schadstoff-Belastung durch Stop-and-Go im Berufsverkehr.
- Aufgrund der Unterdimensionierung der B 464 ist es nur eine Frage der Zeit, bis wieder Durchgangsverkehr durch den Ort rollt.
- Der Weg über die Osttangente zur Alten Stuttgarter Straße verschlechtert die Anbindung nach Stuttgart dramatisch.
- Gewerbegebiet Ost lehnt die Schließung der L 1189 einstimmig ab.
- berechnete Klagen wegen Existenzgefährdung wahrscheinlich.
- hohe Emissionen wegen ungünstigen Trassenführungen, insbesondere starke Höhenunterschiede der Osttangente (Gollenberg).

- Magstadts Ortsränder bleiben intakt, der direkte Zugang zu den Naherholungsgebieten Hölzertal und Käswasser bleibt möglich.
- geringst möglicher Landschaftsverbrauch durch enge Zusammenführung von Straße und Schiene.
- entsprechend geringe Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Bei Bedarf stehen der Gemeinde Straßenabschnitte zur Schließung und Renaturierung zur Verfügung.
- kürzere Trasse (ca. 2,3 km); geringere Folgekosten, da L 1189 und K 1005 nicht entwidmet werden.
- Die »Planung für Magstadt« ist eine ausgewogene Konzeption für Baumaßnahmen, die im Rahmen der S 60 entschieden werden müssen. Sie lässt Magstadt den nötigen Gestaltungsfreiraum: Zusätzliche Umfahrungen sind möglich, müssen aber nicht im Eilverfahren entschieden werden.
- Eine Anbindung der Sindelfinger Konrad-Adenauer-Straße über Magstadter Gemarkung ist vom Tisch, da keine neue Landesstraße als potentielle Anschluss-Stelle zur Verfügung steht.
- Die Ortsränder im Südosten werden stark beeinträchtigt, die Erholungssuchenden vom Hölzertal und Käswasser abgeschnitten.
- erhöhter Landschaftsverbrauch im Süden und Osten, mit ortsfernen Trassierungen stark ansteigend.
- Landschaftsschutzgebiete sind betroffen, schwerwiegende Ausgleichsmaßnahmen sind erforderlich, die Gemeinde muss die Hölzertal-Straße nach Stuttgart opfern.
- um etwa 20% längere Trasse (ca. 2,8 km); höhere Folgekosten: Magstadt zahlt für fast alle heutigen Landes- und Kreisstraßen.
- Das »Verkehrskonzept« setzt einseitig auf die Entwidmung der Landesstraßen, andere Aspekte der Gemeindeentwicklung leiden darunter. Ein unter großem Zeitdruck zu fällender Grundsatzentscheid des Gemeinderats würde die Entwicklung Magstadts auf Jahre hinaus festlegen.
- Gefahr der Durchsetzung überregionaler Verkehrsplanungen auf Magstadter Gemarkung durch Anschluss der Konrad-Adenauer-Straße an die Südspange des »Magstadter Verkehrskonzepts«, die zusammen mit der K 1005 (außerorts) Landesstraße werden müsste.



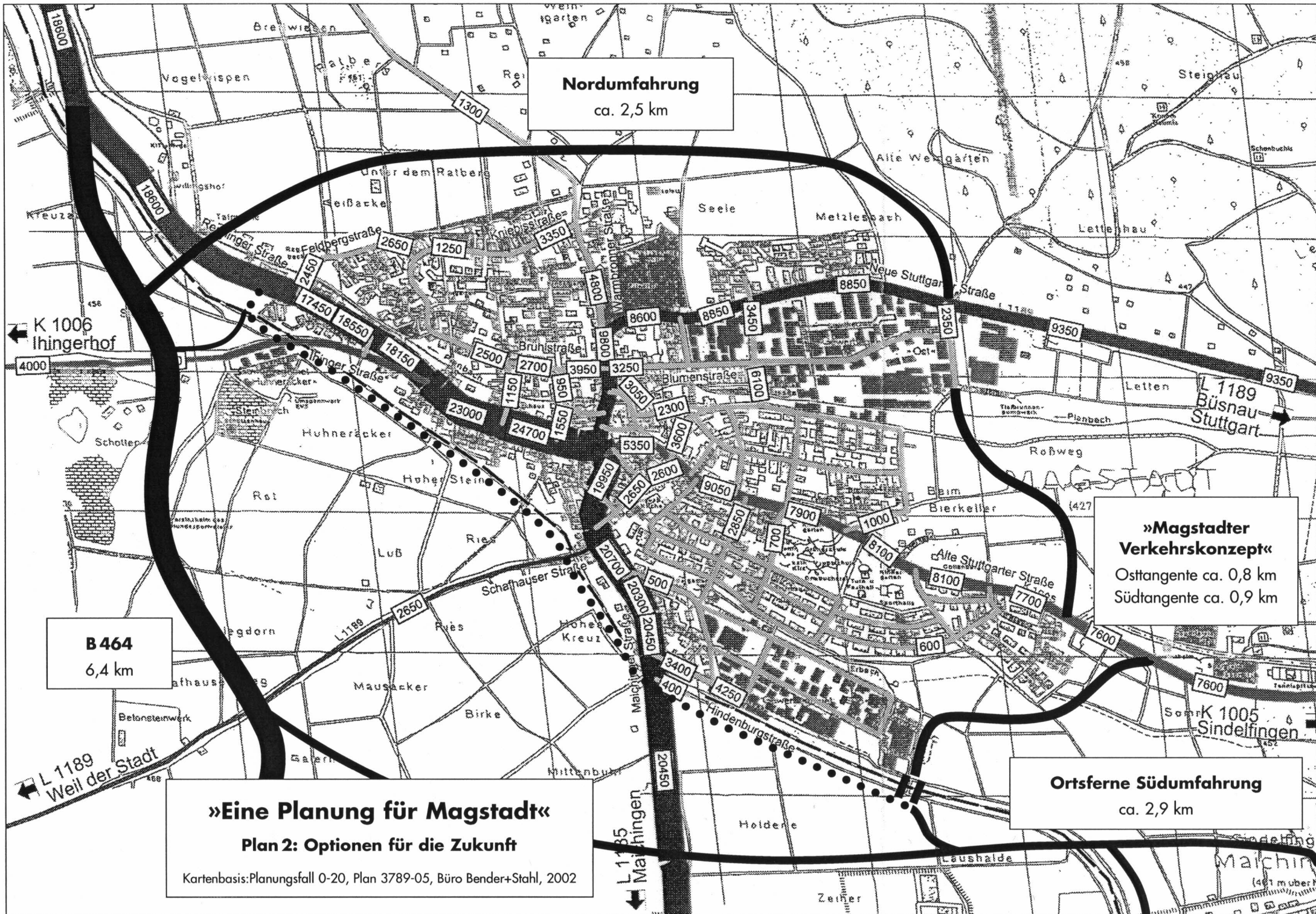
»Eine Planung für Magstadt«

Optionen für die Zukunft

Ein wichtiger Aspekt dieser »Planung für Magstadt« ist es, einen möglichst großen Spielraum für die künftige Gemeindeentwicklung zu bewahren. Faszinierenderweise bleibt Magstadt auch nach der Verlagerung der L 1185 völlig flexibel für weiterführende Verkehrsmaßnahmen der Zukunft.

Durch die Ausweitung der Unterführung Laushalde ist zum Beispiel das »Magstadter Verkehrskonzept« weiterhin realisierbar. Aber auch sämtliche anderen Optionen stehen der Gemeinde offen. Die Nordumfahrung zur B 464 ebenso wie eine ortsferne Südumfahrung (die theoretisch eine Anbindung der Sindelfinger Konrad-Adenauer-Straße an die B 464 ermöglicht).

Magstadt kann sich also auch in Zukunft noch mit Straßen völlig einkreisen. Die Gemeinde kann aber auch erst einmal in Ruhe abwarten, was die B 464 bringt.



»Eine Planung für Magstadt«

Plan 2: Optionen für die Zukunft

Kartenbasis: Planungsfall 0-20, Plan 3789-05, Büro Bender+Stahl, 2002

Herausgeber Initiative »Eine Planung für Magstadt«

Kontakt Iris + Wilfried Kress
Schwabstraße 4
71106 Magstadt
Telefon 07159 / 43819
Fax 07159 / 949530

Dank Wir danken allen engagierten Bürgern Magstadts, die ihre Ideen konstruktiv in diese Planung eingebracht haben.

Begehren Der Gemeinderat der Gemeinde Magstadt wird gebeten, diese »Planung für Magstadt« auf seine technische Machbarkeit, die verkehrliche Wirksamkeit und die städtebaulichen Auswirkungen vor einer Grundsatzentscheidung prüfen zu lassen.