

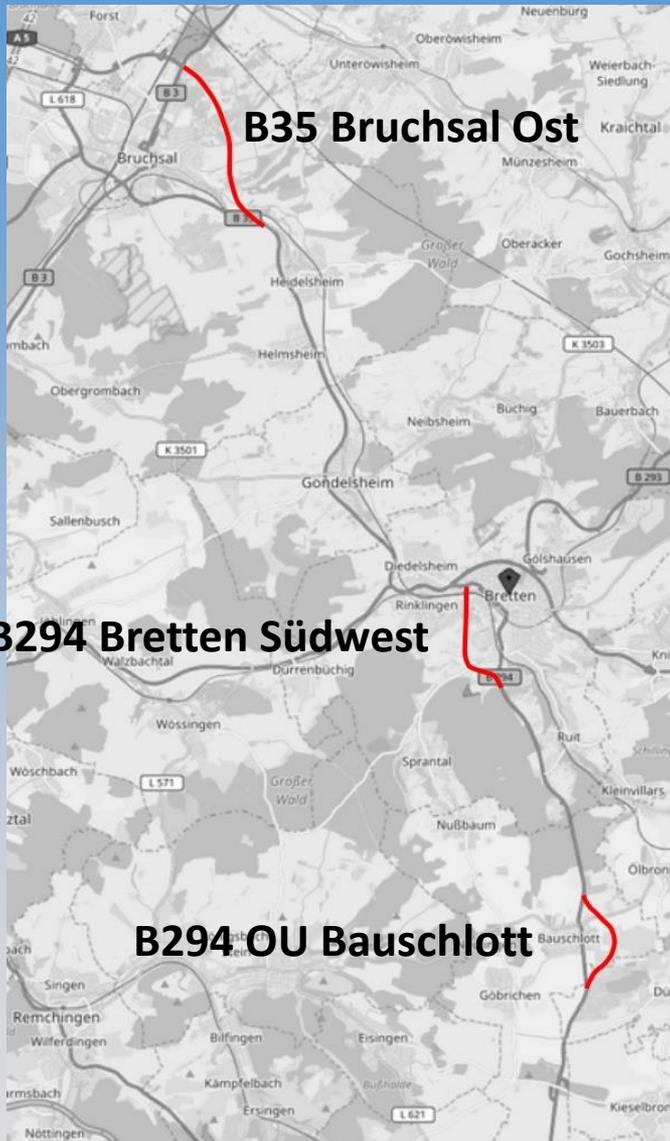
Südwestumgehung – mehr Lebensqualität für Bretten?

**Otto Mansdörfer, Gemeinderat
Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN**

Gliederung

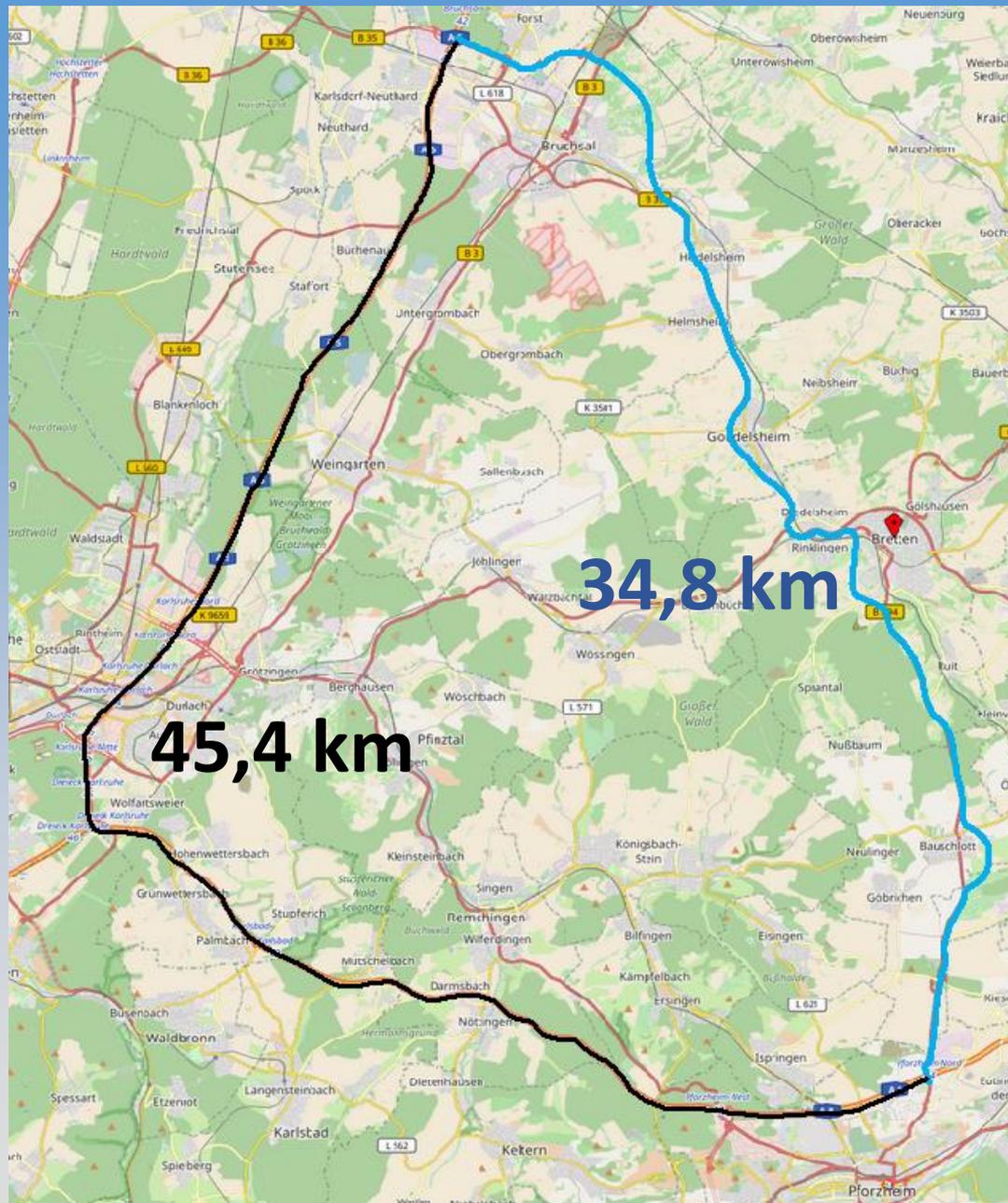
- **Das Neue: Großräumiger Zusammenhang**
- **Bundesverkehrswegeplan 2030**
- **Umgehungsvarianten**
- **Rechberg/Sprantaler Tal als Erholungsraum**
- **Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr in Bretten**
- **Verkehrsgeschehen in Bretten**
- **Fazit**

Das Neue: Großräumiger Zusammenhang



BVWP 2030: Drei Projekte – ein Zusammenhang

- Alle drei erscheinen gleichzeitig im Vordringlichen Bedarf.
- Sie stellen eine ortsdurchfahrtsfreie Verbindung zwischen A 5 Bruchsal und A 8 Pforzheim Nord dar.
- Die Vorgeschichte im BVWP 2003 ist unterschiedlich:
 - B35 Bruchsal Ost: Weiterer Bedarf (mit PR)
 - B294 Bretten: Weiterer Bedarf
 - B294 OU Bauschlott: Vordringlicher Bedarf



Route A5 - A8:

- staugeplagt
- steigungsreich
- permanent Baustellen

Route B 35 – B294:

- künftig ortsdurchfahrtsfrei
- steigungsarm
- keine Baustellen

Die Auswirkungen dieser großräumigen Konstellation wurden noch nie berechnet.

Alle Zahlen, die später folgen, beziehen sich nur auf Bretten.

Fachthemen

Forschungsprojekte

Publikationen

Großversuchsstände

Statistik

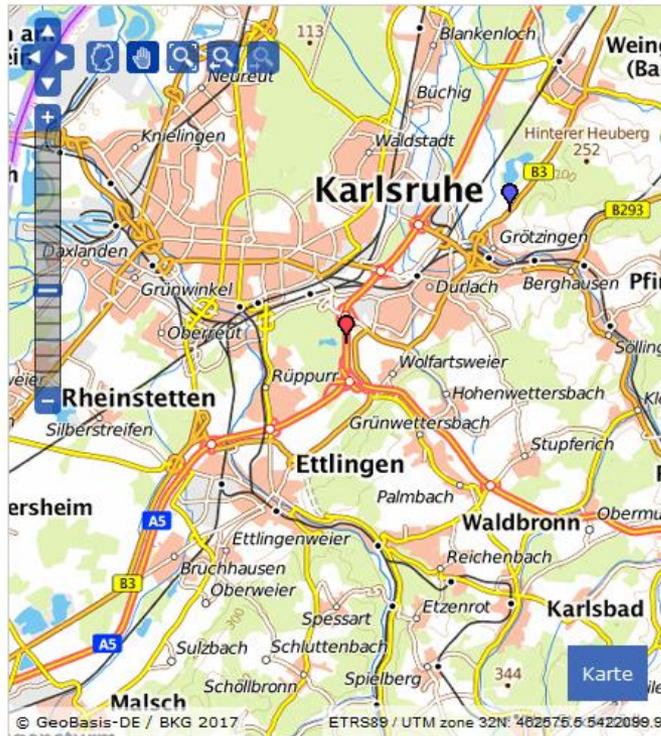
Qualitätsbewertung

- Aktuelle Änderungen
- Prüfungen: Straßenausstattung
- Prüfungen: Straßenbetrieb
- Anerkennung
- Zertifizierungen
- Freigabe
- Listen
- Ausbildung

Automatische Zählstellen 2015

Jahr	Bundesland	Straßenklasse	Straßennummer	Kfz-Verkehr	Schwerverkehr
2015	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle

Kartenansicht [Tabellenansicht](#) [Als CSV-Datei exportieren](#) [Zeitreihe exportieren](#)



Zählstelle auf einer Autobahn Zählstelle auf einer Bundesstrasse

[Zurück zur Startseite "Automatische Straßenverkehrszählung"](#)

Karlsruhe-Mitte (A5)

(DTV-Werte 2015)

Kfz-Verkehr/Tag: **135.339**

Schwerverkehr/Tag: **20.261**

(DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke)

[A4: Wurselen \(5008\)](#)

[A5: AD Hattenbach 2 \(6810\)](#)

[A5: AK Frankfurt NW \(N\) \(6821\)](#)

[A5: AK Gambach \(N\) \(6816\)](#)

Instandhaltung der A5 im Raum Karlsruhe erfordert bei dieser Belastung permanente Fahrbahnerneuerungen!

-> baustellenfreie Zeiten gibt es nicht mehr!

[A6: AD Viernheim \(W\) \(6829\)](#)

[A6: AK Altdorf \(O\) \(6854\)](#)

Aktuell geltende LKW-Fahrverbote
Sperrung in Bruchsal gilt erst ab Prinz-Max-Kreuzung (B 3)



Bundesverkehrswegeplan 2030

Bundesverkehrswegeplan 2030



Beschlossen vom Deutschen
Bundestag am 2. 12. 2016

Plan zum Ausbau von Straßen, Schienen, Wasserstraßen bis 2030

- 1) Laufende und fest disponierte Projekte (FD) und
Laufende und fest disponierte Projekte
Engpassbeseitigung (FD-E)
BaWü: 32 Projekte/3,80 Mrd €
- 2) Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und
Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)
BaWü: 101 Projekte/6,28 Mrd €
- 3) Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit
Planungsrecht (WB*)
BaWü: 20 Projekte/2,85 Mrd €
- 4) Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf (WB)
BaWü: 16 Projekte/1,5 Mrd €

**B 294 – Südwestumgehung Bretten
Steckt in Gruppe 2) mit 38,1 Mio €**

Bundesverkehrswegeplan 2030



Beschlossen vom Deutschen
Bundestag am 2. 12. 2016

Philosophie des BVWP

Zitat:

*„Bei Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Bewertung von Vorhaben, die **großräumig wirksam** sind sowie **eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten.**“*

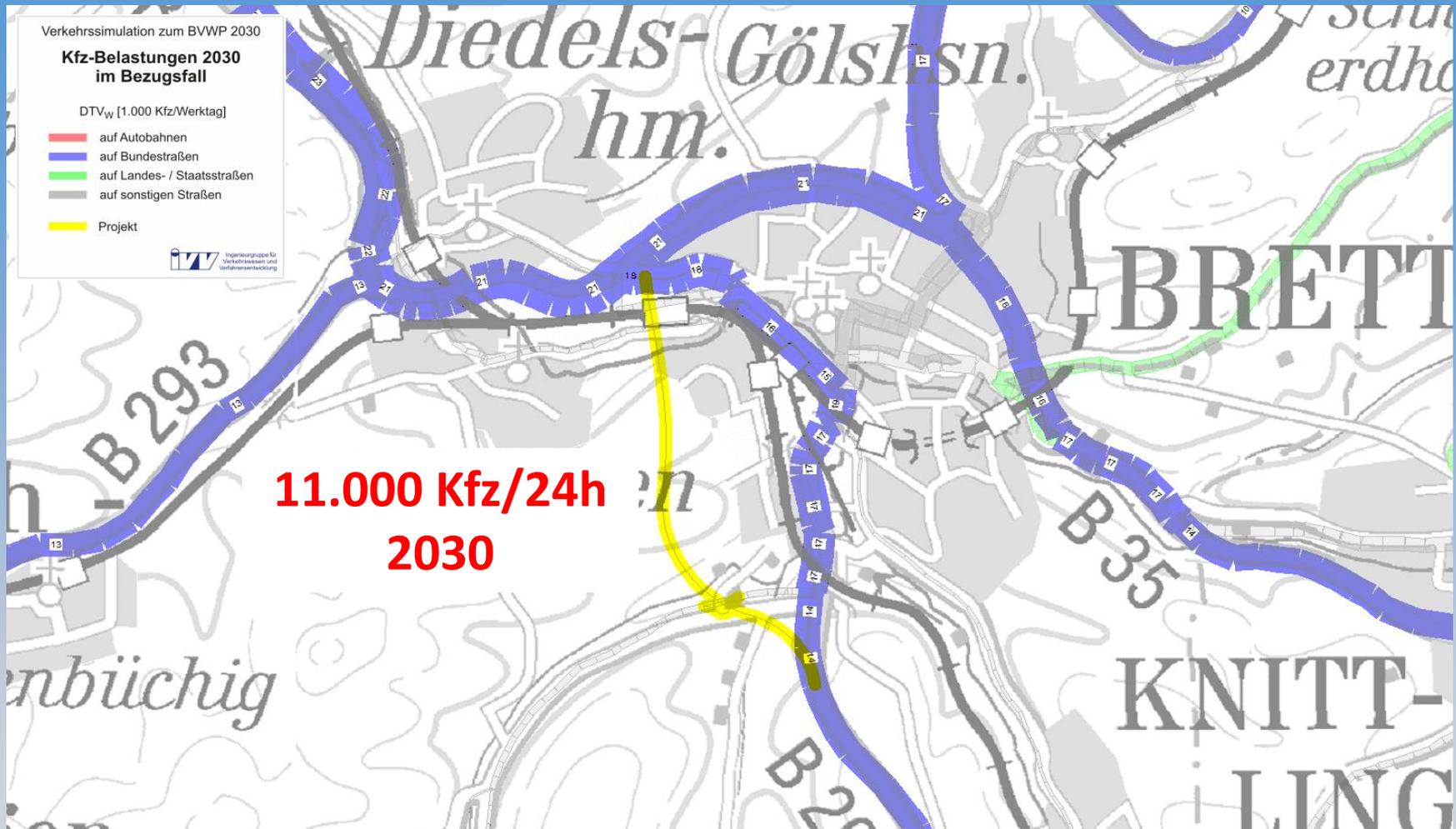
BVWP 2030, Seite 5

... aus dem Blickwinkel des Fernverkehrs!
– das gilt nicht mit Blick auf die Wünsche
der Gemeinden!!!

Einwirkende Interessengruppen auf den BVWP 2030

Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK)
Bundesverband der Transportunternehmen e.V. (BVT)
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Bundesverband Möbelspedition (AMÖ) e.V.
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V.
Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.
Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL)
SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG
Verband der Automobilindustrie (VDA)
3M Deutschland GmbH
AGES Maut System GmbH & Co. KG
Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V. (ADAC)
Autobahn Tank & Rast GmbH
BP Europa SE
Bundesverband Baustoffe, Steine und Erden e.V. (BBS)
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB)
DEKRA e.V.
Deutscher Asphaltverband e.V. (DAV)
DORNIER Consulting GmbH
DKV Euro Service GmbH + Co. KG

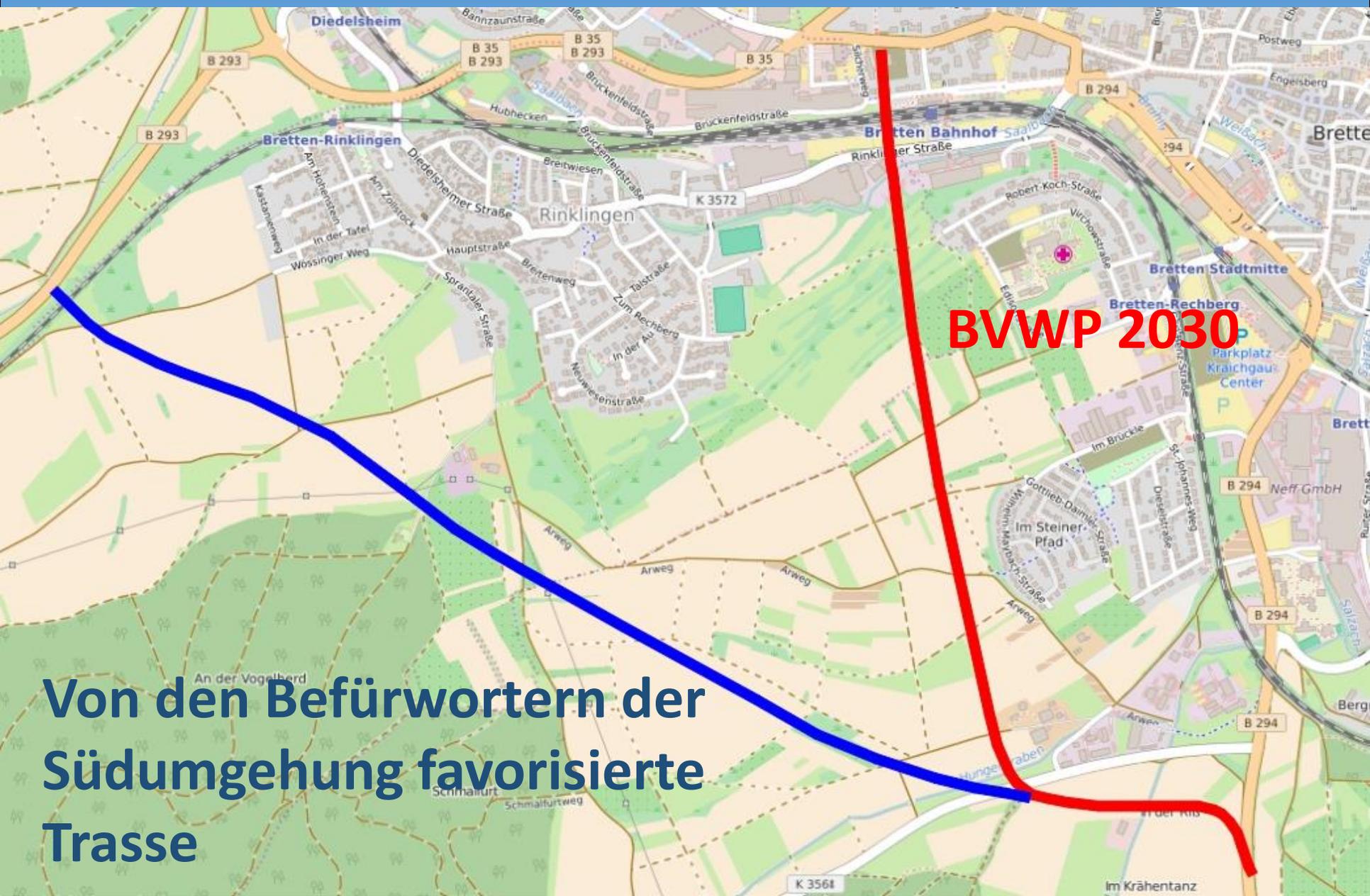
Eurobitume Deutschland
EUROVIA Infra GmbH
Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. (HDB)
HOCHTIEF AG
HUESKER Synthetic GmbH
J. Friedrich Storz Verkehrswegebau GmbH & Co. KG
Kapsch Telematik Services GmbH
KEMNA Bau Andreae GmbH & Co. KG
SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG
Tensor International GmbH
Toll Collect GmbH
UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG (UTA)
VBI Verband Beratender Ingenieure
Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK)
Verein Deutscher Zementwerke e.V. (VDZ)
Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V. (ZDB)
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK)
...



Prinzip der Entlastungsrechnung:

- zuerst (unrealistische) Hochrechnung der Verkehrsmenge auf 2030
- von diesem Niveau aus: Entlastungsrechnung durch die Umgehung
- letzte Verkehrszählung: 2008

Umgehungsvarianten

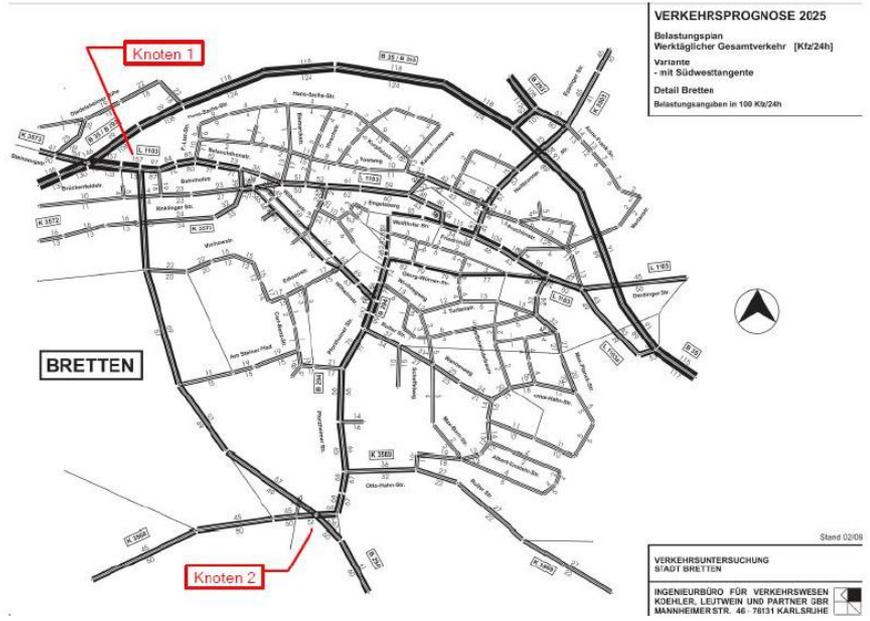


BVWP 2030

**Von den Befürwortern der
Südumgehung favorisierte
Trasse**

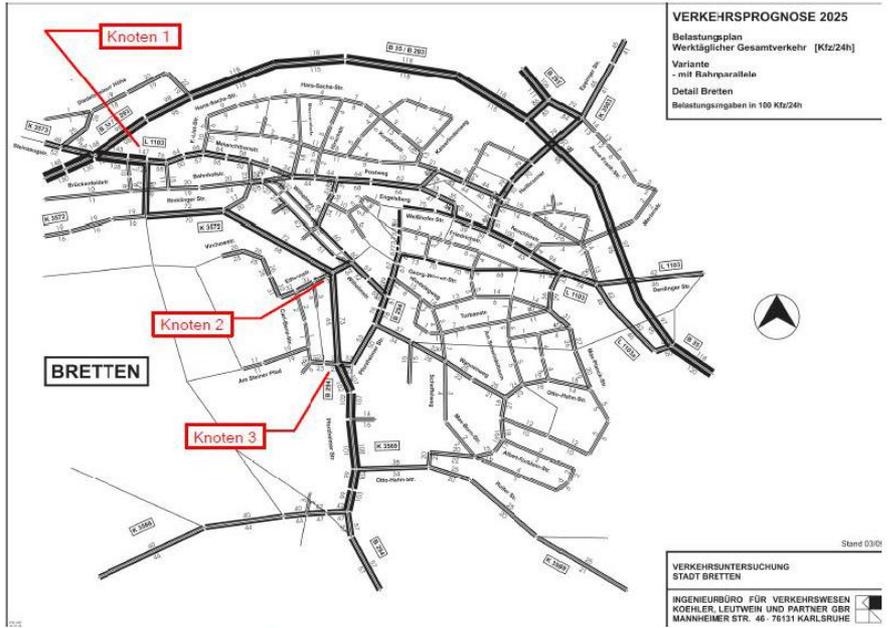
Planungsgrundlagen

Verkehrsdaten und Verkehrsqualität in Bretten



Westtangente
max. 9000 Fz/Tag

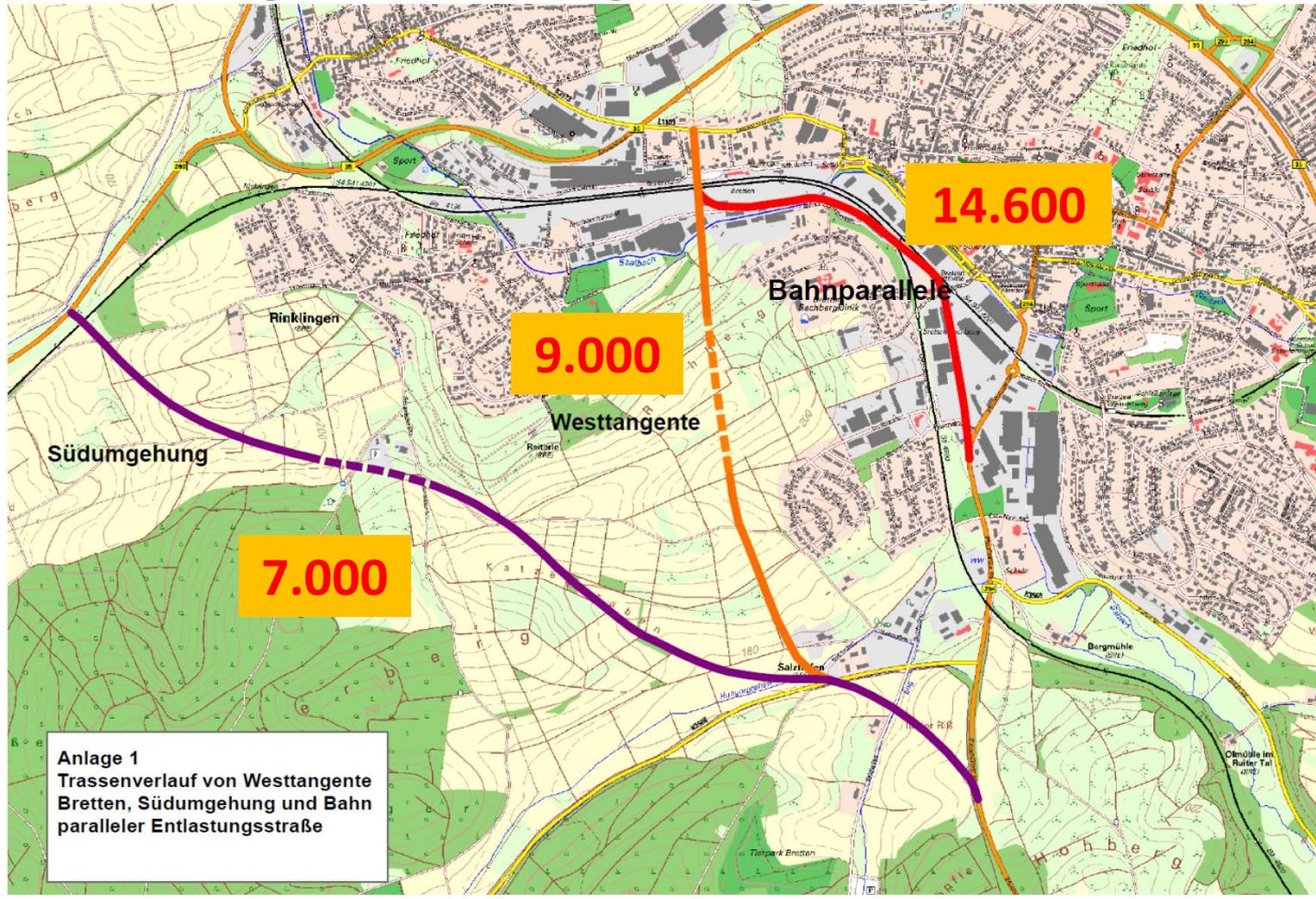
2025



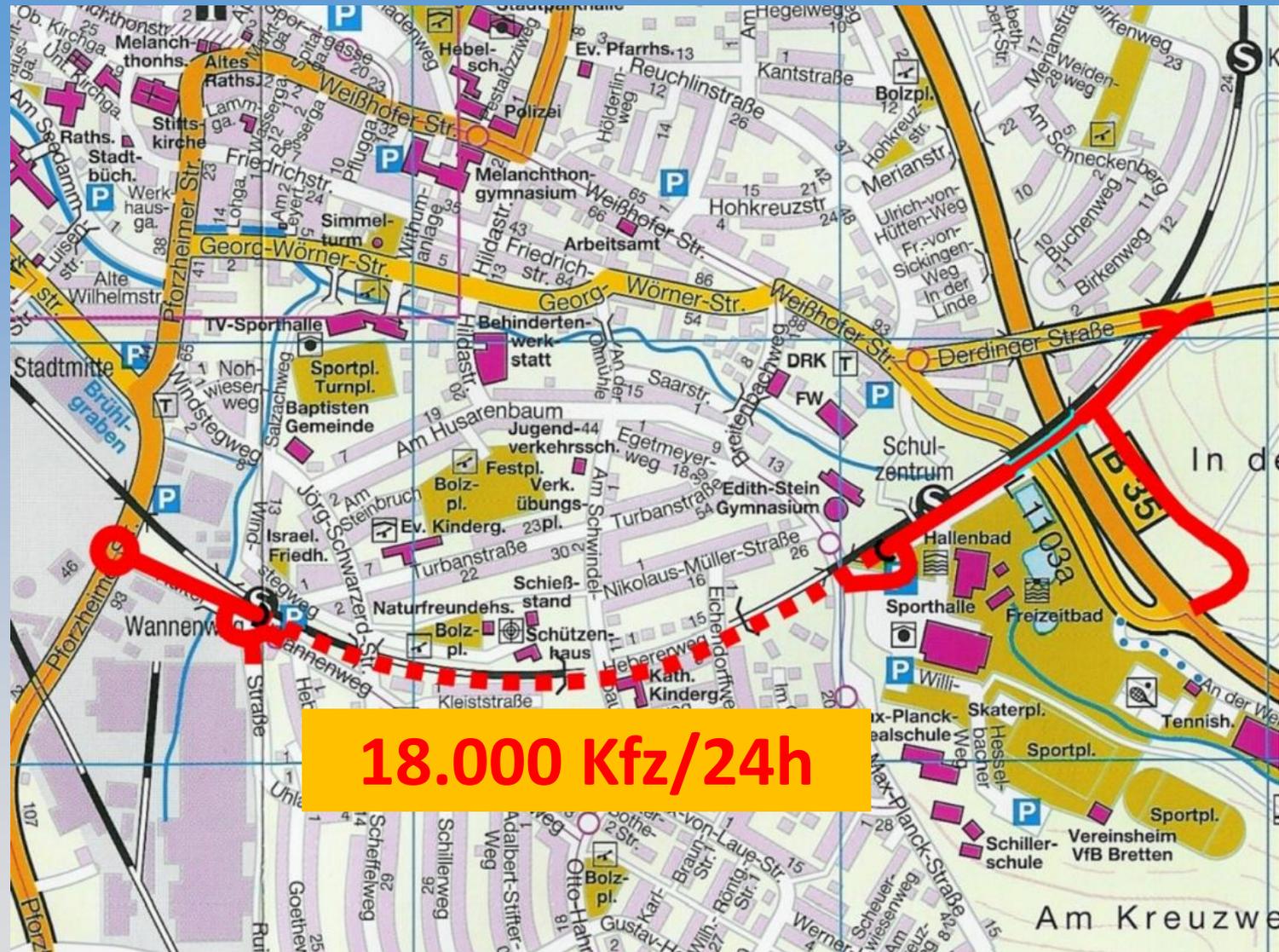
Bahnparallele
max. 14.600 Fz/Tag

Quelle: Ing.Büro Köhler, Leutwein und Partner
2/09

Aufgabenstellung Umgehung Bretten



Umgehungsvariante „Tunnel unter der Wanne“





Ca. 7.000 Kfz/24h

BVWP 2030

Erkenntnis:

Eine rein auf den Durchgangsverkehr zielende Umgehung erhält nur wenig Verkehr. Eine gute Lösung für Bretten müsste einen hohen Anteil Binnenverkehr auf sich ziehen können.

GR 14.03.2017 TOP 1 „Lärmaktionsplan“

Stellungnahme der Verwaltung zu einem Einwender

Grundsätzlich gilt:

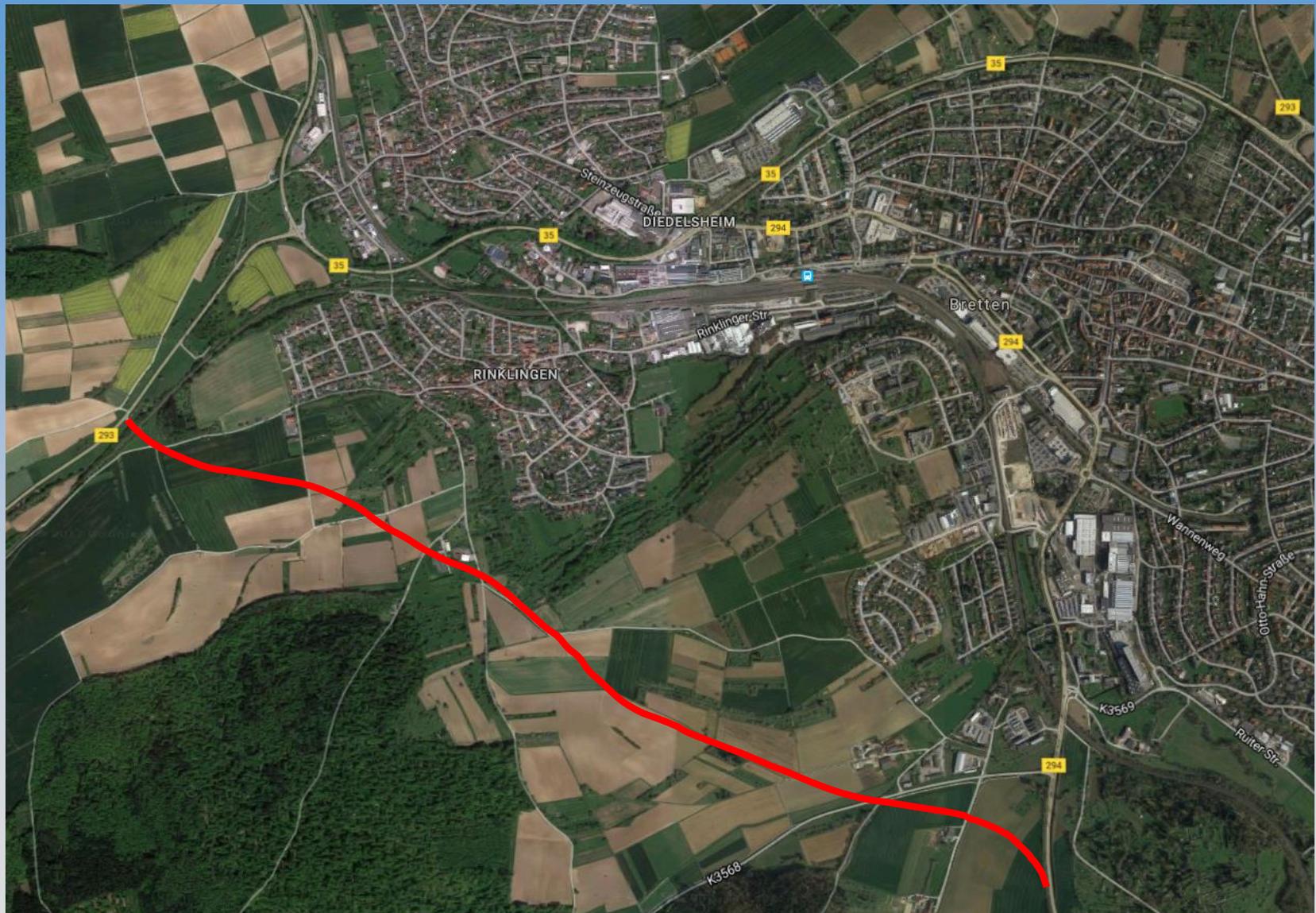
Je großzügiger eine Trasse um Bretten herum geführt wird, desto geringer ist die Entlastungswirkung für den Straßenbestand. Die größt mögliche Entlastungswirkung für Bretten brächte die politisch größtenteils nicht gewünschte Bahnparallele, die neben dem Durchgangsverkehr auch einen beachtlichen Teil an Binnenverkehr auf sich ziehen kann. Die geringste Entlastungswirkung erzielt die politisch mehrheitlich geforderte Südumgehung um Bretten und Rinklingen, da diese nur von einem Teil des Durchgangsverkehrs genutzt wird und für den Binnenverkehr lediglich eine untergeordnete Rolle spielt.

**Tabelle 1: Lärminderungspotenzial der Planungsvarianten:
Emissionspegeldifferenz zum Prognose-Nullfall 2025**

Exemplarischer Querschnitt	Planungsvariante und Entlastungswirkung in dB(A)					
	Südumfahrung		Südwesttangente		Bahnparallele	
	tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
Pforzheimer Straße	- 2,2	- 1,8	- 3,9	- 3,2	- 4,2	- 3,8
Wilhelmstraße	- 2,7	- 2,2	- 4,0	- 3,3	- 4,5	- 4,0
Melanchthonstraße	- 2,2	- 1,6	- 3,1	- 2,3	- 4,3	- 3,6
Engelsberg	0,0	0,0	- 0,1	- 0,1	- 0,2	- 0,1
Heilbronner Straße	- 0,5	- 0,4	- 2,0	- 1,5	- 0,7	- 0,5
Georg-Wörner-Straße	- 0,2	- 0,1	- 1,1	- 0,5	- 0,5	- 0,3

Rechberg/Sprantaler Tal als Erholungsraum

Erholungsraum der Kernstadt: Rechberg und Sprantaler Tal



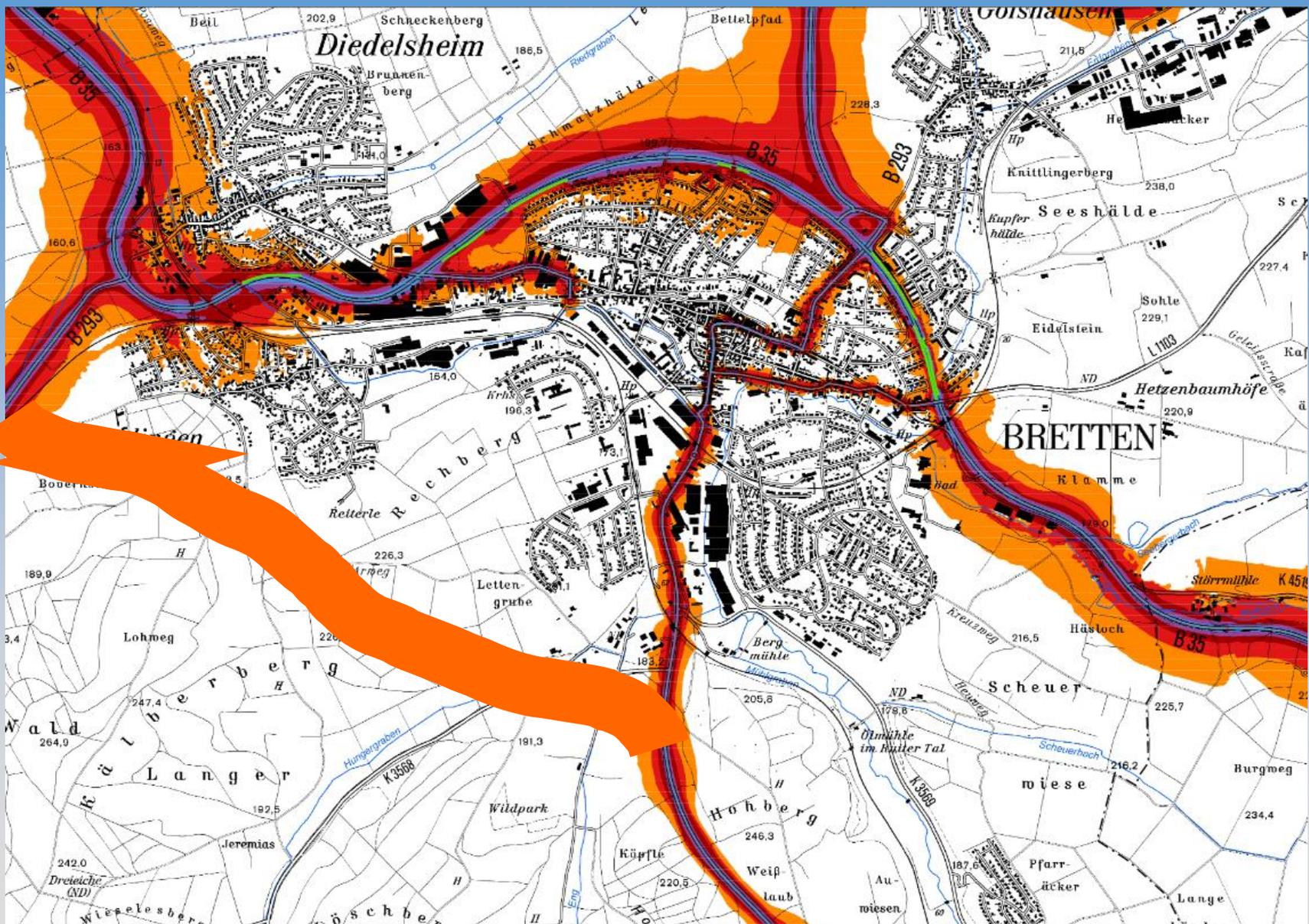
Erholungsraum der Kernstadt: Rechberg und Sprantaler Tal



Umgehung Gölshausen: Einschnitte und Dämme



Lärmkartierung der LUBW 2012 - Straßenverkehrslärm



Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr in Bretten

Zentrales Argument der Umgehungsbefürworter

**Durchgangsverkehr muss raus –
und alles ist gut ----- ???**

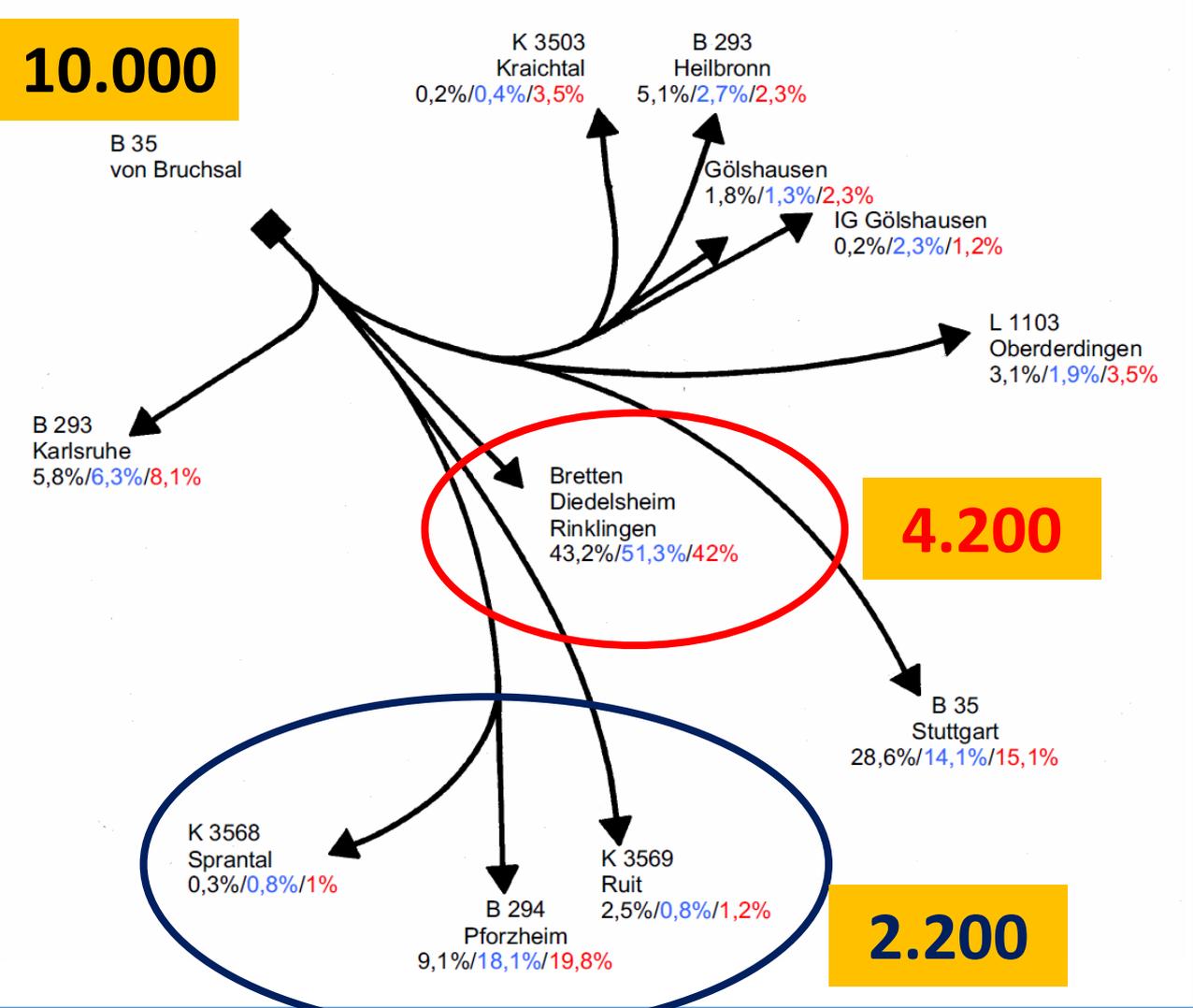
Welchen Anteil hat der Durchgangsverkehr in Bretten, der auf eine Süd- oder Südwestumgehung umgelegt werden kann?

Hierzu gibt es erhobene Daten von 2008.

Welchen Anteil hat der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr in Bretten, der nicht an der Stadt vorbeigeleitet werden kann?

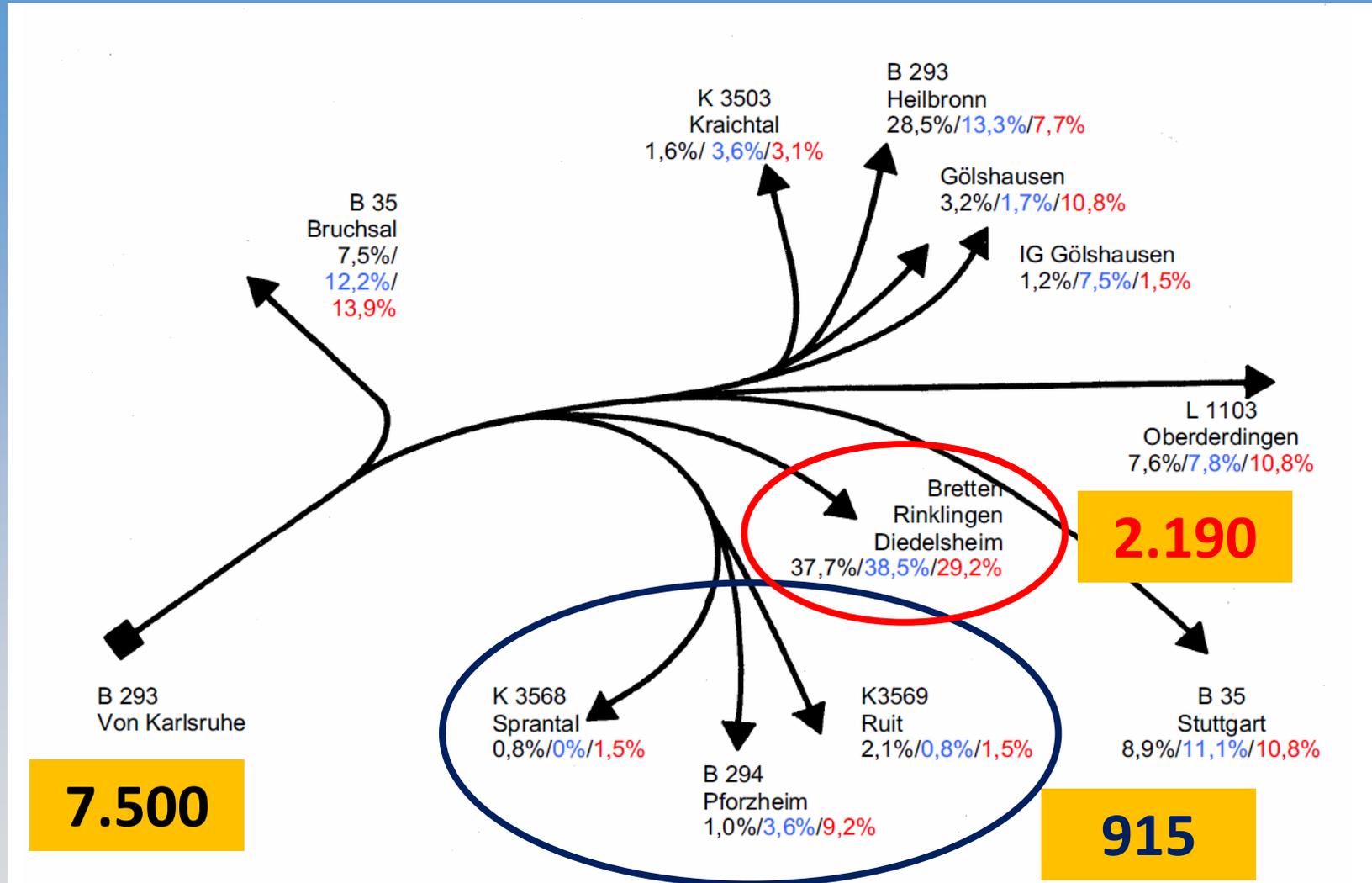
Auch hierzu gibt es erhobene Daten von 2008.

Verkehrsspinne Zielermittlung – hier B35 aus Richtung Bruchsal



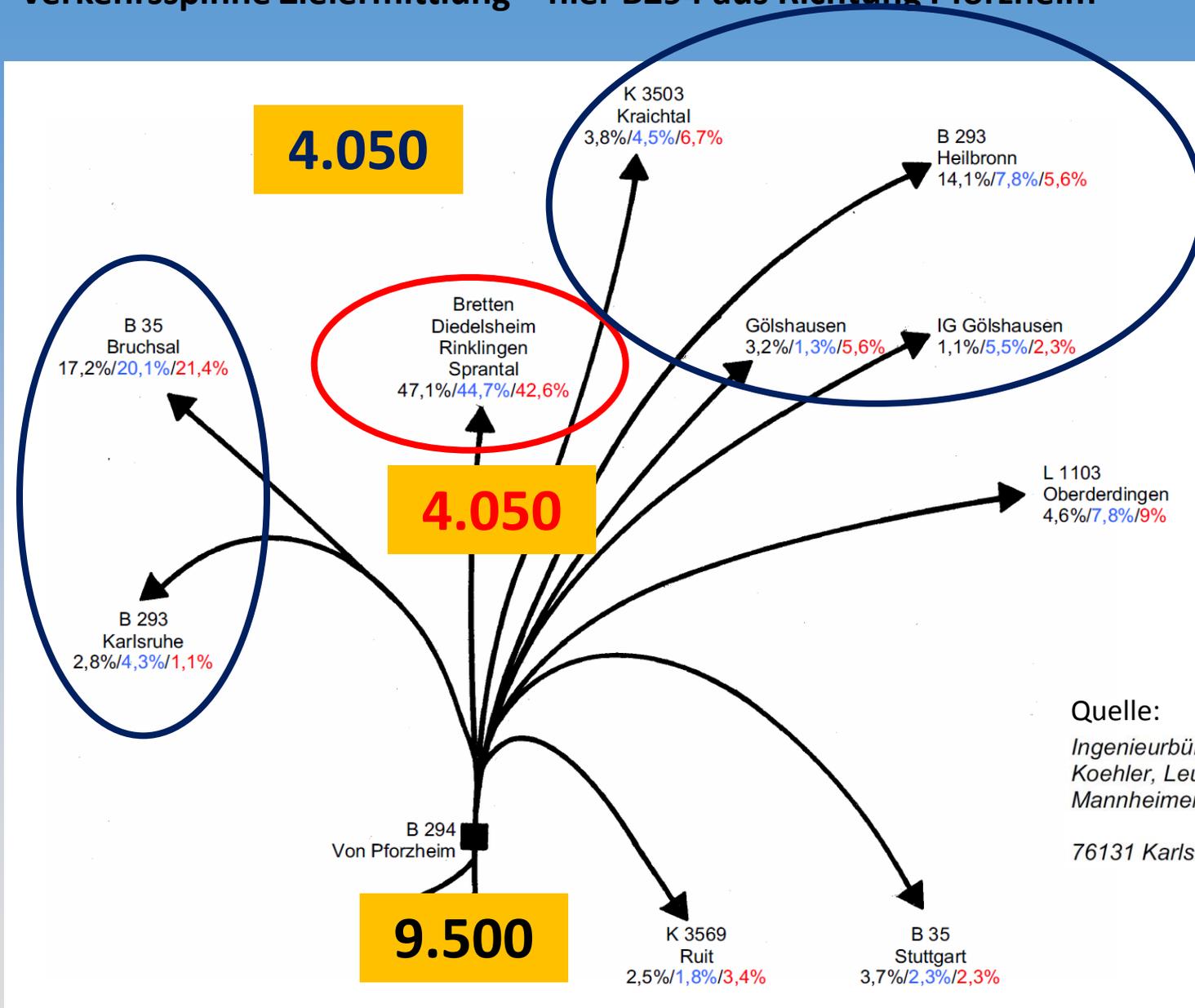
Quelle:
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen
 Koehler, Leutwein und Partner GbR
 Mannheimer Straße 46
 76131 Karlsruhe

Verkehrsspinne Zielermittlung – hier B293 aus Richtung Karlsruhe



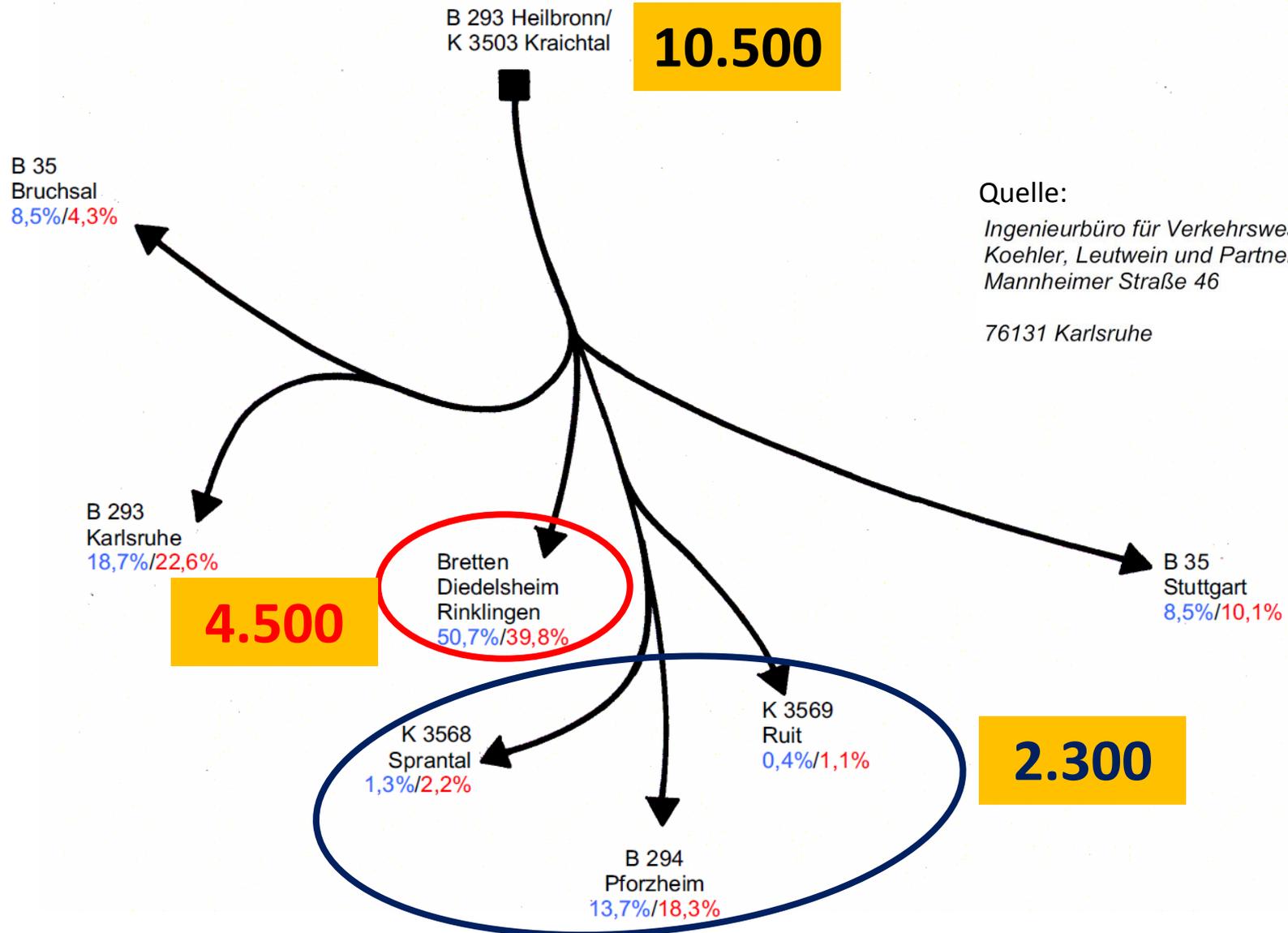
Quelle: Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler, Leutwein und Partner GbR
Mannheimer Straße 46
76131 Karlsruhe

Verkehrsspinne Zielermittlung – hier B294 aus Richtung Pforzheim



Quelle:
Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler, Leutwein und Partner GbR
Mannheimer Straße 46
76131 Karlsruhe

Verkehrsspinne Zielermittlung – hier B293 aus Richtung Heilbronn/Kraichtal



Quelle:
Ingenieurbüro für Verkehrswesen
Koehler, Leutwein und Partner GbR
Mannheimer Straße 46
76131 Karlsruhe

Zielverkehr nach Bretten aus verschiedenen Richtungen (Kfz/24h)

aus Richtung Bruchsal (gesamt ca. 10.000) 42%	= 4.200 Kfz
aus Richtung Karlsruhe (gesamt ca. 7.500) 29%	= 2.200 Kfz
aus Richtung Pforzheim (gesamt ca. 9.500) 42%	= 4.050 Kfz
aus Richtung Heilbronn/Kraichtal (gesamt ca. 10.500) 40%	= 4.500 Kfz
aus Richtung Stuttgart/Knittlingen (gesamt ca. 9.500) 50%	= 4.750 Kfz
aus Richtung Oberderdingen (gesamt ca. 4.300) 50%	= 2.150 Kfz
Binnenverkehr Kernstadt Bretten, täglich ca.	6.000 Kfz

... daraus folgt

Summe Zielverkehr:	21.850 Kfz/24h
Summe Quellverkehr:	21.850 Kfz/24h
Binnenverkehr:	6.000 Kfz/24h

Zusammen: ca. 50.000 Kfz/24h

Prognosebelastung Südumgehung: ca. 9.000 Kfz

Ziel- und Quellverkehr - Entwicklungsperspektiven

- Kraftfahrzeuge insgesamt in Bretten

2008	17.686
2009	17.872
2010	18.121
2011	18.362
2012	18.680
2013	19.030
2014	19.331
2015	19.670
2016	20.089

- Bevölkerungswachstum

- Neue Baugebiete

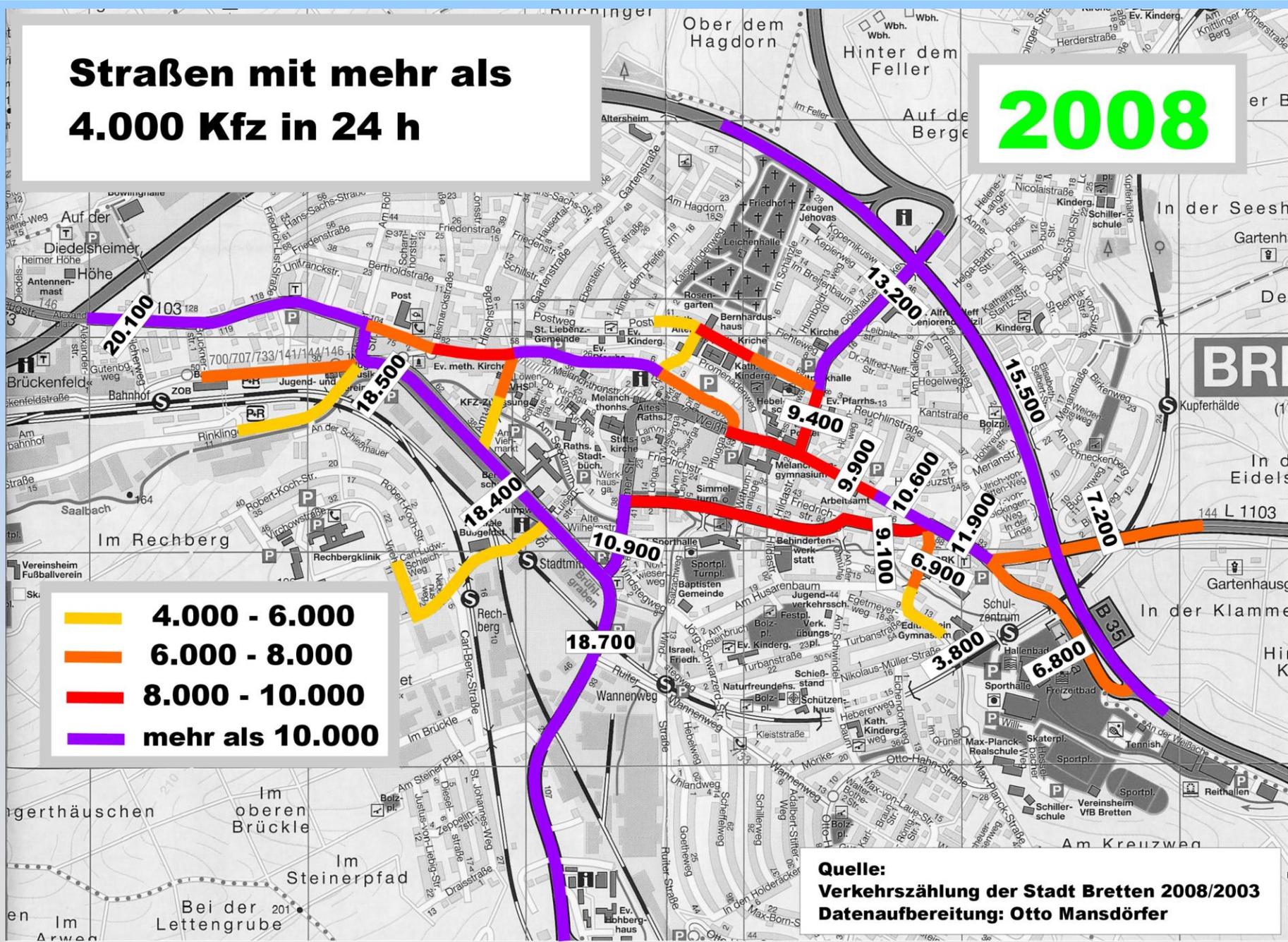
Gretchenfrage:

*„Wo muss man ansetzen,
um den Straßenverkehr in
Bretten zu reduzieren?“*

Verkehrsgeschehen in Bretten

Straßen mit mehr als 4.000 Kfz in 24 h

2008



- 4.000 - 6.000
- 6.000 - 8.000
- 8.000 - 10.000
- mehr als 10.000

Quelle:
Verkehrszählung der Stadt Bretten 2008/2003
Datenaufbereitung: Otto Mansdörfer

Das Grundproblem

Eine erhebliche Verkehrsmenge drängt von Osten, Nordosten und Norden durch die Wohngebiete der östlichen Kernstadt – einschließlich Binnenverkehr!



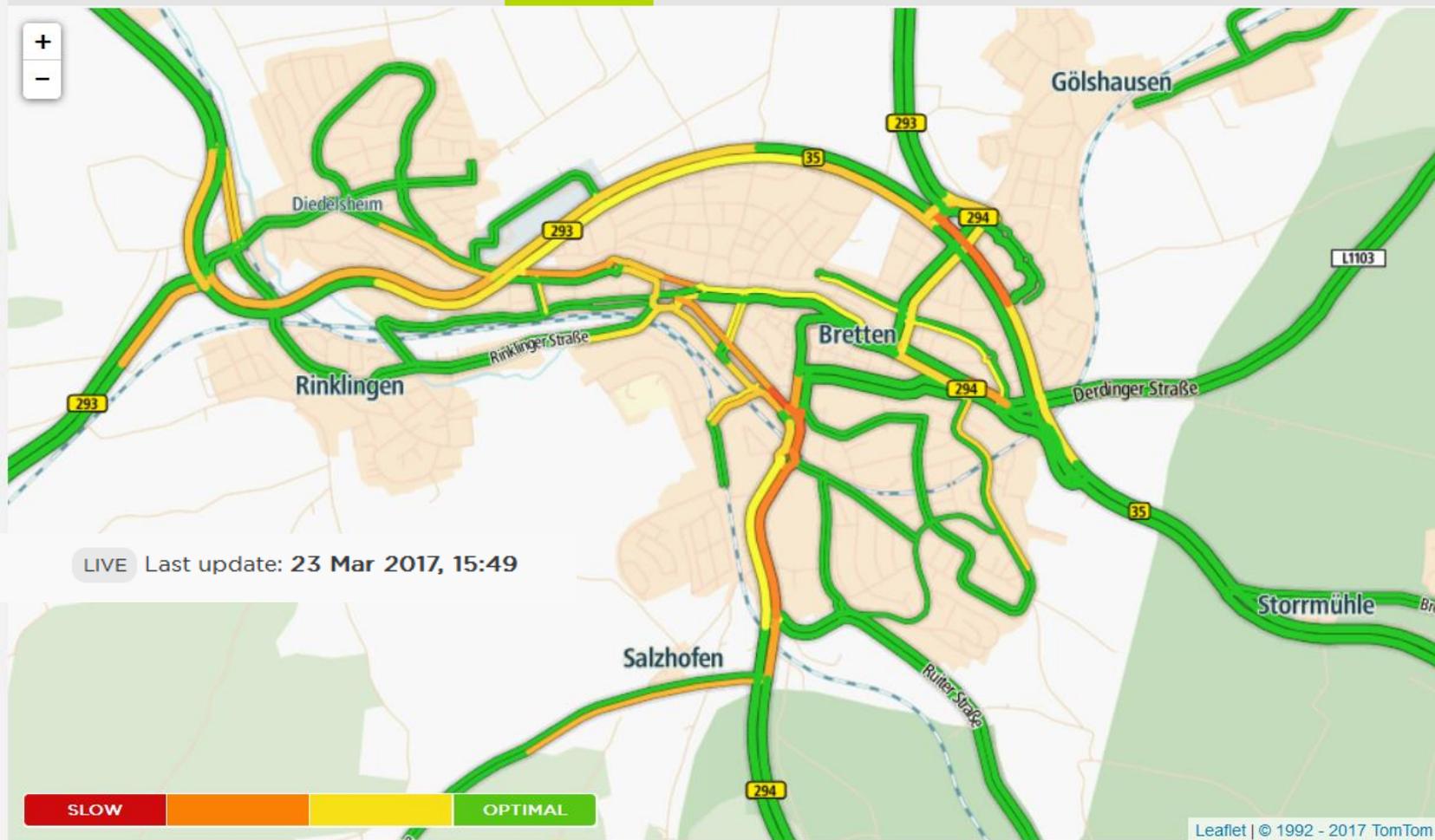
KARLSRUHE

 Germany

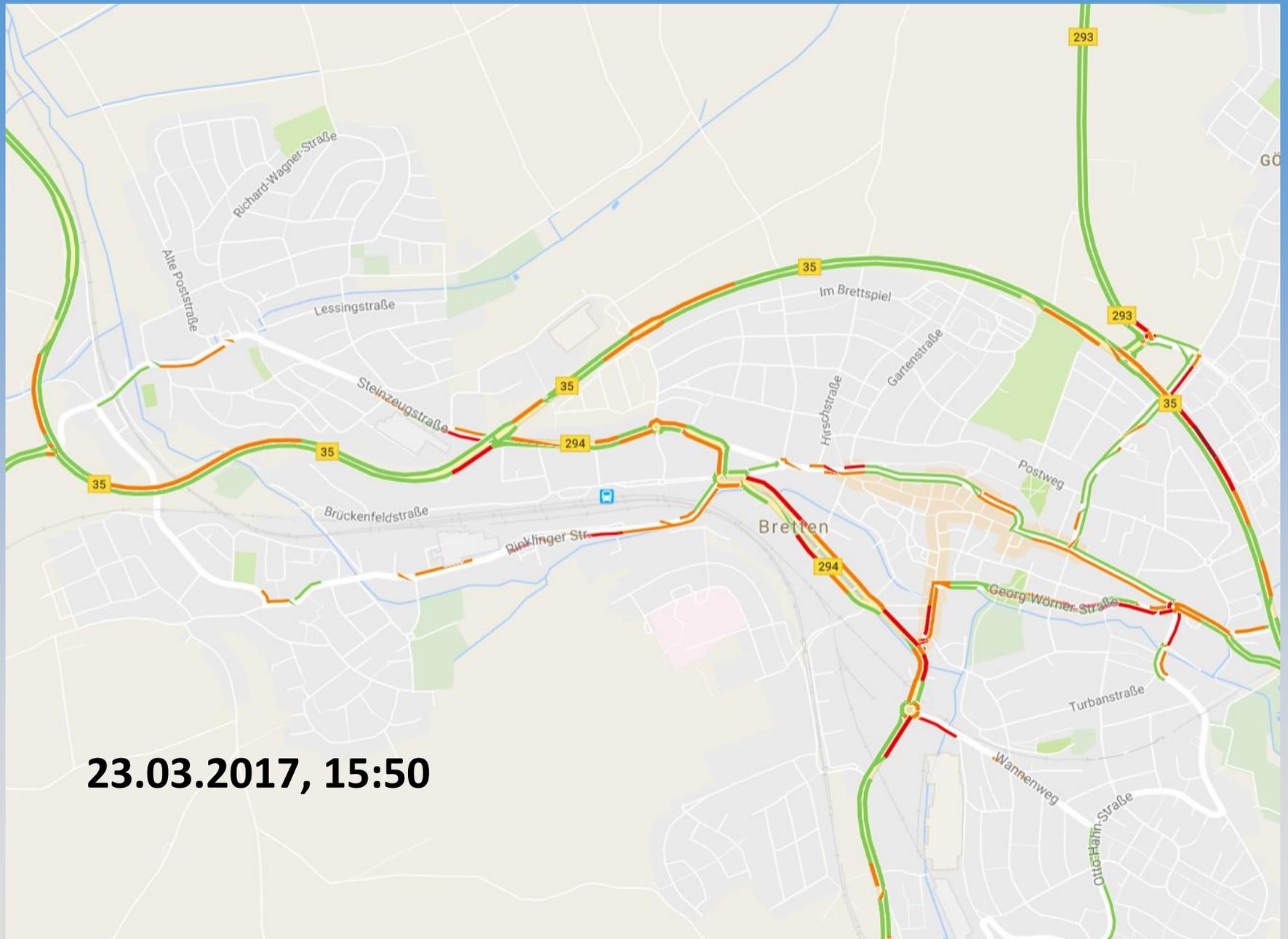
Traffic Flow

Traffic Incidents

Delay Hotspots



Südwestumgehung Bretten BVWP 2030



23.03.2017, 15:50

Fazit:

Großräumig:

Eine Kombination der drei Umgehungen Bruchsal/Bretten/Bauschlott führt zu einem LKW-Korridor durch den Kraichgau. Auswirkungen bisher nicht berechnet!

Südumgehung Bretten:

Eine Südumgehung (wie befürwortet) führt nur zu einer bescheidenen Entlastung.

Der Preis ist sehr hoch: Zerstörung des Naherholungsgebiets Rechberg/Sprantaler Tal

Die Prognosebelastung der Südumgehung mit ca. 9.000 Kfz/24h liegt weit unter den bekannten Bauwürdigkeitsanforderungen des Regierungspräsidiums (ca. 15.000 Kfz/24h)

Das Verkehrsgeschehen in Bretten wird maßgeblich von Ziel-, Quell- und Binnenverkehr bestimmt.

Die Wilhelmstraße wurde von der Stadt Bretten leistungsfähig ausgebaut, kann 20.000 Kfz aufnehmen, leidet aber am Mischsystem von Ampelknoten, Kreisverkehren und unechter Vierspurigkeit.

Der Verkehrs“widerstand“ der Ortsdurchfahrt B 294 wirkt als Begrenzer des LKW-Verkehrs

Was ist zu tun?

Die Verkettung der drei Umgehungen muss im Netzmodell simuliert werden.

Die Verkehrserhebungen von 2008 müssen neu aufgelegt werden.

Die ampelgesteuerten Knoten in der Wilhelmstraße müssen durch Kreisverkehre ersetzt werden, vor allem an ARAL-Tankstelle und H.-Beuttenmüller-Straße.

Die Nutzungen entlang der Wilhelmstraße müssen umstrukturiert werden – vor allem Rücknahme der Wohnnutzung (-> künftiges Sanierungsgebiet)

Bretten braucht ein ganzes Bündel von Strategien, die eine veränderte Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zum Ziel haben – „Multimodalität“

Im Ziel-/Quell- und Binnenverkehr:

- mehr Fußverkehr
- mehr Radverkehr
- mehr ÖPNV

... und zwar **als aktive Angebotsstrategie** der Stadt Bretten, nicht als Dirigismus.



Das Auto für Wege in der Stadt stehen zu lassen, muss als angenehmer erlebt werden, als das Auto in der Stadt zu benutzen.

Vielen Dank!