

**Ausbau**  
**VKP B 295/B 464**  
**„Lückenschluss bei Renningen“**

**Mögliche Bauphasen ohne/ohne wesentliche  
Beeinträchtigung des Verkehrs**

**Machbarkeitsstudie**

Stand: 23.1.2018

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Projektbeschreibung</b> .....	<b>3</b>
1.1	Variantenuntersuchungen .....	3
1.2	Weiterer Planungsablauf .....	6
<b>2</b>	<b>Spitzengespräch im Landratsamt Böblingen im April 2017</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Machbarkeitsuntersuchung</b> .....	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Zusammenstellung der Ergebnisse</b> .....	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Darstellung und Erläuterung möglicher Bauphasen</b> .....	<b>11</b>
5.1	Überblick .....	12
5.2	K 1008 / Südrandstraße .....	13
5.2.1	K 1008 - Bauphase 1 .....	13
5.2.2	K 1008 - Bauphase 2.....	14
5.2.3	K 1008 - Bauphase 3.....	15
5.2.4	K 1008 - Bauphase 4.....	15
5.2.5	K1008 – Südrandstraße .....	16
5.2.6	K 1008 - Zwischenausbauzustand.....	17
5.3	B 295/B 464 Kernbereich Lückenschluss .....	18
5.3.1	B 295/B 464 - Bauphase 1 .....	18
5.3.2	B 295/B 464 - Bauphase 2 .....	19
5.3.3	B 295/B 464 - Bauphase 3 .....	20
5.3.4	B 295/B 464 - Bauphase 4 .....	21
5.3.5	B 295/B 464 - Bauphase 5 .....	22
5.3.6	B 295/B 464 - Bauphase 6 .....	23
5.3.7	B 295/B 464 - Zwischenausbauzustand .....	24
5.4	Beeinträchtigungsmatrix .....	25

# 1 Projektbeschreibung

In den Planungen der inzwischen realisierten Maßnahmen des Ausbaus der B 295 Renningen - Leonberg und des Neubaus der B 464 Sindelfingen - Renningen ist die Verknüpfung der B 295 mit der B 464 nicht enthalten. Der dreistreifige Ausbau der B 295 endet von der A 8 (AS Leonberg West) kommend kurz vor Renningen, der zweistreifige Neubau der B 464 endet von der A 81 (AS Böblingen-Hulb) kommend südlich von Renningen. Die Maßnahme stellt den Lückenschluss zwischen beiden Projekten dar. Der Landkreis Böblingen hat im Jahr 2013/2014 im Planungsbereich des Lückenschlusses ein Provisorium aus den Überschussmassen des Neubaus der B 464 errichtet und eine provisorische Verkehrsführung mit zwei Kreisverkehren erstellt.

Der Streckenzug von der BAB A 8 (Anschlussstelle Leonberg-West) bis nordöstlich von Renningen sowie von der BAB A 81 (Anschlussstelle Böblingen-Hulb) bis südlich von Renningen ist bereits mit planfreien Knotenpunkten ausgebildet. Aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage ist eine leistungsfähige und verkehrssichere Verknüpfung im Planungsbereich des Lückenschlusses nach dem Regelwerk des Bundes nur mit planfreien Knotenpunkten möglich. Nur ein durchgehend leistungsfähiger Lückenschluss vermeidet auch langfristig Durchgangs- und Schleichverkehr durch die anliegenden Kommunen Renningen und Magstadt.

## 1.1 Variantenuntersuchungen

In einer ersten Stufe wurden neun Varianten untersucht, die sich im Wesentlichen in der Art der Anbindung der Stadt Renningen an die beiden Bundesstraßen und der Verknüpfung des Kreisstraßennetzes mit der B 295 unterscheiden. Der internen Variantenbewertung liegt eine Verkehrsuntersuchung zugrunde, in der die verkehrlichen Entlastungswirkungen der unterschiedlichen Anschlüsse von Renningen und des Leonberger Stadtteils Warmbronn detailliert untersucht wurden. Zudem wurde eine ökologische Kurzbetrachtung durchgeführt. Der Wirtschaftlichkeitsvergleich erfolgte auf Grundlage überschlägiger Kostenschätzungen der Planfälle. Im Variantenvergleich zeigten die Planfälle 1/2 und 8/9 die größten Vorteile. Die Planfälle unterscheiden sich nur in zwei grundsätzlichen Kriterien; jeweils mit

oder ohne Anbindung der Kreisstraße aus Warmbronn an die B 295 und mit bzw. ohne kommunale Südrandstraße. Im weiteren Planungs- und Abstimmungsprozess konnte jedoch kein kommunaler Konsens hinsichtlich einer Vorzugsvariante erzielt werden.

In einer zweiten Stufe haben das Regierungspräsidium Stuttgart und das Landratsamt Böblingen auf Basis von Planfall 8 unter umweltschonenden und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nach weiteren Varianten gesucht und dabei verschiedene Planfälle mit den betroffenen Kommunen diskutiert. In einem Spitzengespräch der Kommunen beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur am 10.12.2013 haben sich die Beteiligten darauf verständigt, dass zunächst die beiden Varianten „Planfall 8“ und „Planfall 8 modifiziert“ (entspricht Planfall 8, jedoch mit einem zusätzlichen Anschluss der Magstadter Straße an die B 464) weiter planerisch vorangetrieben werden. Darüber hinaus war Ergebnis des Spitzengesprächs, dass eine Anbindung der K 1008 mittels Rampen an die B 295 („Planfall 10b“) nicht weiter verfolgt wird. Der „Planfall 8“ und „Planfall 8 modifiziert“ („Variante ohne bzw. mit zusätzlichem Anschluss der Magstadter Straße an die B 464 (Südanbindung)“) werden zunächst gleichzeitig planerisch weiter vorangetrieben, da diese sich lediglich in der Südanbindung unterscheiden.

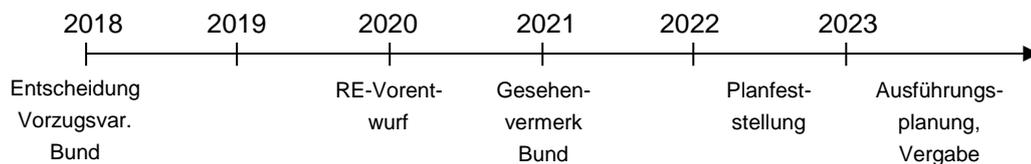
Im Oktober 2017 wurden dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur der ergänzend geforderte Variantenvergleich zu den Planfällen 8 und 8 modifiziert mit der Bitte um Zustimmung zur Vorzugsvariante 8 modifiziert vorgelegt.



## 1.2 Weiterer Planungsablauf

Die Maßnahme befindet sich im Stadium der Vorplanung, in deren Rahmen ein von der Raumschaft ergänzend geforderter Variantenvergleich für den Anschluss der Leonberger Straße aufgestellt wird. Hierbei wird eine Unterführung der Leonberger Straße der bisherigen Planung einer Überführung gegenübergestellt. Das Ergebnis dieser Detailuntersuchung ist für den grundsätzlichen Variantenvergleich und die Entscheidung über die Vorzugsvariante ohne Bedeutung. Es besteht allerdings das Risiko, dass sich die Entscheidung des Bundes über die Vorzugsvariante hierzu weiter verzögert.

Sobald die Entscheidung des Bundes über die Vorzugsvariante vorliegt, kann mit der Erstellung des sogenannten RE-Vorentwurfs begonnen werden für den in der Regel zwei Jahre benötigt werden. Der RE-Vorentwurf wird anschließend dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur vorgelegt und dieses erteilt erfahrungsgemäß innerhalb eines Jahres den Gesehenvermerk und damit seine Zustimmung zur Planung. Anschließend können die Feststellungsunterlagen erstellt und das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Hierfür ist mit einer Dauer von 1-2 Jahren zu rechnen. Die daran anschließende Bauvorbereitung mit Erstellen der Ausführungsplanung und Durchführen des europaweiten Vergabeverfahrens dauert in der Regel ein gutes Jahr. Zu bedenken ist darüber hinaus, dass im Zuge der Ausführungsplanung für die Abstimmung der Brückenbauwerke mit der Bahn ein Zeitraum von ca. 2 Jahren benötigt wird. Damit könnte der Bau des Lückenschlusses, selbst bei optimalem Planungsverlauf völlig unabhängig von der Personalkapazität erst im Jahr 2024, also kurz vor der Fertigstellung des A 81-Ausbaus beginnen.



## **2 Spitzengespräch im Landratsamt Böblingen im April 2017**

Im Rahmen des Gesprächs (siehe auch KT-Drucks. 114/2017), in dem neben Landrat Bernhard und Regierungspräsident Reimer auch Oberbürgermeister Schuler sowie die Bürgermeister Faißt, Schreiber und Dr. Merz teilnahmen, hat das Regierungspräsidium bestätigt, dass der Bau des Lückenschlusses der Bundesstraßen 295 und 464 erst nach Abschluss des Ausbaus der A 81 zwischen dem AK Stuttgart und der AS Böblingen-Hulb stattfinden kann. Dies sei den verkehrlichen Randbedingungen geschuldet, da beim Bau des Lückenschlusses längere Voll- und Teilspernungen der betroffenen Bundesstraßen erforderlich würden, die einen gleichzeitigen Bau mit dem Ausbau der A 81 verkehrlich unmöglich machten.

Das Regierungspräsidium geht derzeit davon aus, dass der sechsstreifige Ausbau der A 81 im Jahr 2026 abgeschlossen sein wird. Seitens des Landes wird die weitere Planung des Lückenschlusses so vorangetrieben, dass mit der Vollendung des Ausbaus der A 81 der Baubeginn des Lückenschlusses unmittelbar erfolgen kann.

Um die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Provisoriums zu ertüchtigen, wird das Land im kommenden Jahr am südlichen Kreisverkehr für den von der B 295 aus Richtung Leonberg auf die B 464 in Richtung Böblingen/Sindelfingen auffahrenden Verkehr einen Bypass anbauen. Für den von der B 464 auf die B 295 in Richtung Leonberg fließenden Verkehr wird der bisher vorhandene kurze Verflechtungsstreifen entlang der B 295 bis zur K 1008 verlängert und die Einmündungssituation der K 1008 angepasst. Mit diesen Maßnahmen soll eine deutliche Verflüssigung des Verkehrs und eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Provisoriums bis zum endgültigen Ausbau erreicht werden. Der Landkreis hat dem Regierungspräsidium seine tatkräftige Unterstützung bei der Umsetzung der Verbesserungen zugesagt.

### 3 Machbarkeitsuntersuchung

Aufgabe der Untersuchung ist, zu überprüfen, ob Arbeiten am Lückenschluss der Bundesstraßen 295 und 464 auch während des Ausbaus der Autobahn 81 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und Böblingen-Hulb möglich sind.

Im Einzelnen soll überprüft werden,

- ob zumindest Teile des Lückenschlusses parallel zum Autobahnausbau ohne weitere wesentliche Verkehrsbeeinträchtigungen gebaut werden können (beispielsweise einzelne Brückenbauwerke, Bau der Achse K 1008 – Südrandstraße bei Renningen) und ob einzeln fertiggestellte Abschnitte dann auch verkehrswirksam früher in Betrieb genommen werden können,
- inwiefern durch eine mögliche Aufteilung in verschiedene Bauabschnitte, gegebenenfalls unter der Zuhilfenahme von weiteren Provisorien und einer entsprechenden Umleitungskonzeption, ein schrittweiser Bau des Lückenschlusses unter grundsätzlicher Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen möglich ist,
- ob sich durch einen früheren Baubeginn mit abschnittsweiser Bauweise (längerer Zeitbedarf bei der Bauausführung) gegenüber einer kompakten Durchführung der Gesamtmaßnahme nach dem Autobahnausbau entsprechende Vorteile ergeben.

Unabhängig vom Ergebnis der Prüfung ist klarzustellen, dass aufgrund der unvermeidbaren Planungsläufe und Planrechtsverfahren zur Erlangung von Baurecht auch für (Teil-)Baumaßnahmen nicht mit einem Baubeginn vor 2023/2024 zu rechnen ist.

## 4 Zusammenstellung der Ergebnisse

Im Wesentlichen ist festzuhalten:

Planungsverfahren:

- Bis zum Vorliegen entsprechenden Baurechts (Planfeststellungsbeschluss), voraussichtlich in den Jahren 2022/2023 können grundsätzlich keine wesentlichen Arbeiten am Kernbereich des Knotenpunktes B295/ B464 durchgeführt werden. Das unumgängliche Erfordernis einer Planfeststellung ergibt sich aus § 17 des Bundesfernstraßengesetzes. Im Hinblick auf diesen Zeitablauf ist ein Baubeginn am Lückenschluss nicht vor 2023/2024 machbar.

Voraussetzung: Bereits dieser Zeitrahmen setzt ein weitestgehend ungestörtes Planungs- und Baurechtsverfahren sowie ausreichende Personalkapazitäten voraus.

- Der Bau der Renninger Südrandstraße bis zur Magstadter Straße mit dem dort vorgesehenen Kreisverkehrsplatz sowie die Weiterführung der K 1008 in Richtung Warmbronn bis zur B 295, die bislang Teil der Planungen ist, könnte über ein Bebauungsplanverfahren angegangen werden.

Voraussetzung: Zu der, auch im Rahmen der Planungen zum Lückenschluss vorgesehenen, Überführung der K 1008 Renningen – Warmbronn über die B 295 ist allerdings ein neues Brückenbauwerk erforderlich, welches in der Baulast des Bundes stünde. Somit ist dafür die Zustimmung der verantwortlichen Stellen erforderlich und der vorgezogene Brückenbau gesondert zu begründen.

- Zur Beschleunigung der Entscheidung des Bundes über die Vorzugsvariante könnten außerdem die Planfeststellungsverfahren für den Kernbereich des Knotenpunkts B295/ B464 und für den Anschluss der Leonberger Straße getrennt werden.

Bauverfahren:

- Im Zeitraum von 2023/2024 – 2026 ist es bautechnisch durchaus möglich, einzelne Elemente der Gesamtmaßnahme parallel zum Ausbau

der A 81 zwischen dem AK Stuttgart und der AS Böblingen-Hulb ohne Beeinträchtigung des Verkehrs auf der Achse B 295 – B 464 herzustellen. Weitere Teilabschnitte können unter geringfügigen Verkehrsbeeinträchtigungen gebaut werden. Diese Abschnitte stehen dann bereits während oder unmittelbar nach dem Ausbau der A 81 auch dem Verkehr zur Verfügung. Für die verbleibenden Teilabschnitte des Lückenschlusses bedeutet dies, dass sie unmittelbar nach Vollendung des Ausbaus der A 81 schneller fertiggestellt werden können und dass die bereits fertiggestellten Bereiche in Verbindung mit den Bestandsstrecken mehr Möglichkeiten für Verkehrsverlegungen und bauablaufbedingte Zwischenzustände für die weiteren Baumaßnahmen im Rahmen des Gesamtprojekts ermöglichen.

Unter der Prämisse, dass auch bei Durchführung der Gesamtbaumaßnahme nach Abschluss der Baumaßnahmen auf der A 81 keine, beziehungsweise möglichst wenig Verkehrsbeeinträchtigungen gewünscht sind, würde der Bauablauf dem nachfolgend skizzierten ähneln. Dementsprechend kann mit einer früheren Fertigstellung von bis zu 22 Monaten gerechnet werden.

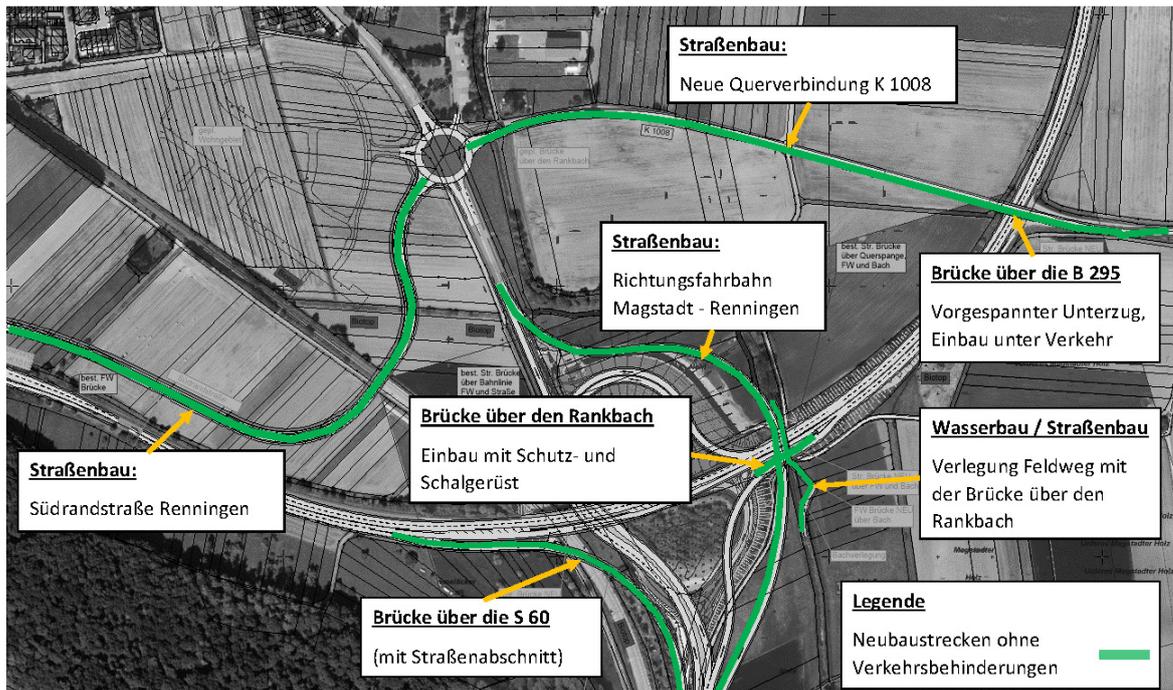
Voraussetzung: Insbesondere beim Vorziehen der Überführungsbauwerke über die Bahnlinie der S 60 müsste die Ausführungsplanung bereits vor Planfeststellungsbeschluss parallel durchgeführt werden, um die notwendigen, voraussichtlich bis zu zweijährigen Abstimmungen mit der Bahn vornehmen zu können. Dies ist analog zur derzeitigen Vorgehensweise bei den Bauwerken im Zuge der S 60 im Rahmen des A 81-Ausbaus im Bereich Böblingen/Sindelfingen grundsätzlich möglich.

Detailliertere Aussagen bezüglich Zeitersparnis und Kostensteigerungen durch ein abschnittsweises Vorgehen können erst nach vertieften Entwurfs- und Ausführungsplanungen getroffen werden. Grundsätzlich ist aber bei einem Ausbau nach Vollendung der A 81-Maßnahmen auch von einer abschnittsweisen Bauweise auszugehen. Zum einen ist aus vergaberechtlichen Gründen eine Fachlosbildung vorzusehen, darüber hinaus ist auch nach der Vollendung des A 81-Ausbaus nicht davon auszugehen, dass ein Bau unter Vollsperrung möglich sein wird.

## 5 Darstellung und Erläuterung möglicher Bauphasen

Im Weiteren erfolgt die Darstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, die vom Ingenieurbüro Schädel durchgeführt wurde:

Um den Verkehr im Knotenpunkt B 295/B 464 auch während des gleichzeitigen Ausbaues der A 81 nicht zu beeinträchtigen, kann der Bau folgender Teilabschnitte erfolgen:

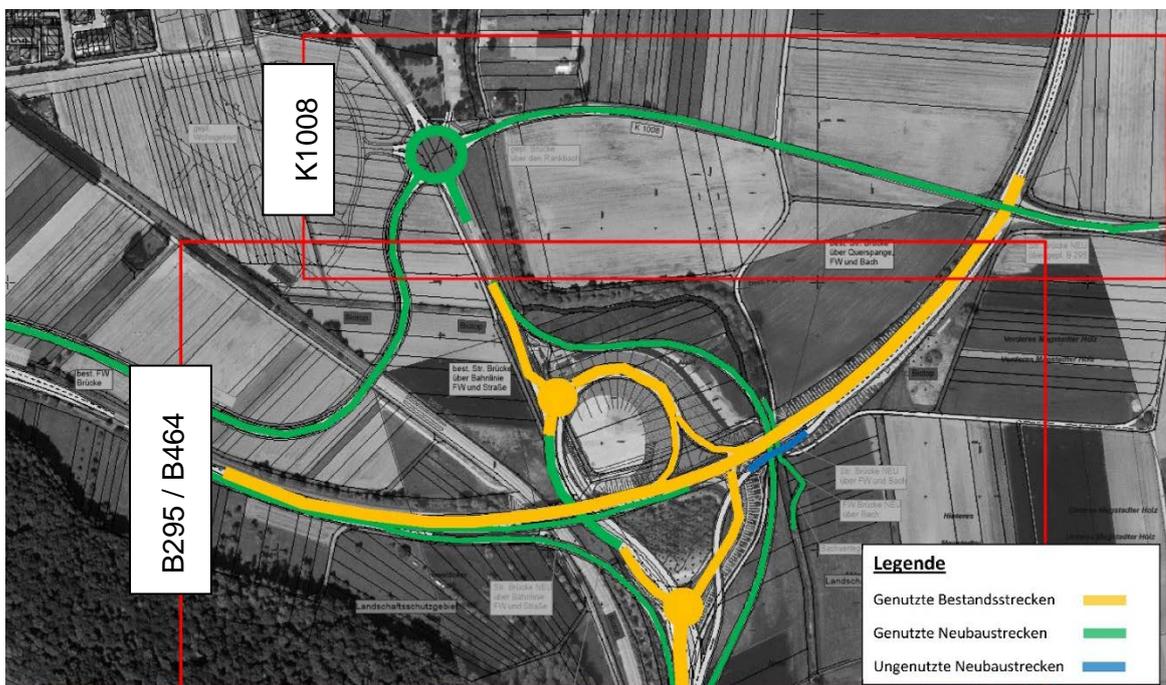


Bei den Ausbauoptionen ohne Verkehrsbehinderungen entfällt allerdings der Ausbau der B 295-Brücke über die S 60 und somit das größte Bauwerk des Gesamtprojekts. Die erzielten Zeiteinsparungen zum vorzeitigen Erreichen des Endausbaus sind dadurch hinfällig. Ziel der weiteren Untersuchung ist deshalb, den Bau der B 295-Brücke bei geringer Verkehrsbeeinträchtigung zu ermöglichen. Dies wird auf den nächsten Seiten beschrieben.

## 5.1 Überblick

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Bereiche Knotenpunkt B 295/B 464 und K 1008 mit Südrandstraße Renningen. Beide Bereiche können unabhängig voneinander gebaut werden. Wenn die Südrandstraße vor dem Knoten B 295/ B 464 fertiggestellt ist, entstehen zusätzliche Umleitungsoptionen für den Umbau des Knotens B 295/B 464. Diese zusätzlichen Umleitungsoptionen ermöglichen dann einen zügigeren Baufortschritt im Lückenschluss.

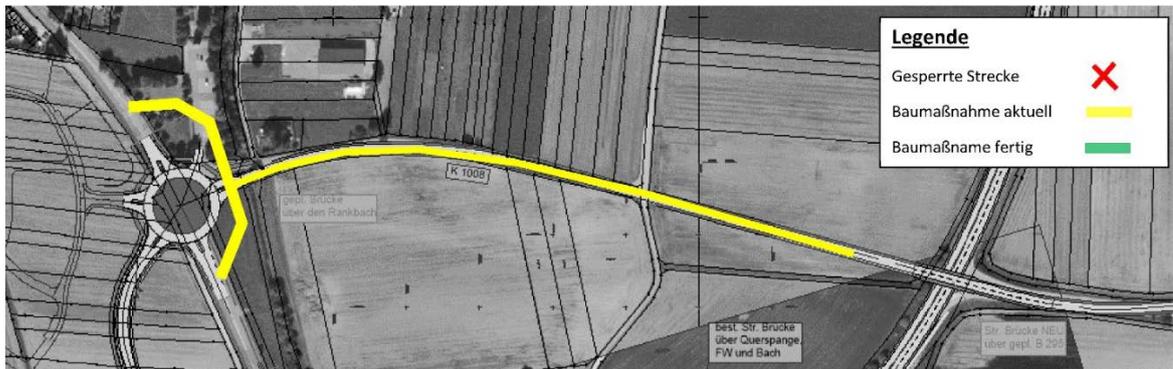
Die Bauabläufe zu den beiden Bereichen werden auf den folgenden Seiten getrennt beschrieben. Die auf der Abbildung in Grün und Blau dargestellten Abschnitte können ohne wesentliche Beeinträchtigung des Verkehrs gebaut werden. Die in Grün dargestellten Abschnitte können bei Erreichen des Zwischenausbauzustands unter Verkehr gehen. Die in Gelb dargestellten Abschnitte sind Bestandsabschnitte die beim Zwischenausbauzustand unter Verkehr bleiben.



## 5.2 K 1008 / Südrandstraße

### 5.2.1 K 1008 - Bauphase 1

Die zukünftige K 1008 wird als Baustellenzufahrt für die Erstellung des westlichen Widerlagers der Brücke K 1008 gebaut. Für die Erstellung des Kreisverkehrs Renningen Süd wird eine provisorische Umfahrung gebaut. Die Bauzeit für diesen Abschnitt beträgt circa vier Monate.



## 5.2.2 K 1008 - Bauphase 2

Die provisorische Umfahrung des neu zu errichtenden Kreisverkehrs K 1008/Magstadter Straße/Südrandstraße ist in Betrieb. Somit kann mit dem Bau des Kreisverkehrs begonnen werden. Aufgrund der Baustellenzufahrt über die zukünftige K 1008 ist die Erstellung des Widerlagers des Überführungsbauwerks der K 1008 über die B 295 westlich derselben ohne Behinderung möglich. Für die Erstellung des Widerlagers östlich der B 295 wird die K 1008 temporär gesperrt. Diese Sperrung ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und einer zur Verfügung stehenden geringfügigen Umleitung über die K1009 möglich. Die Bauzeit für diesen Abschnitt beträgt circa vier Monate. Mit dem Bau der Südrandstraße kann begonnen werden. Da die Südrandstraße fortan unabhängig von Sperrungen oder Beeinträchtigungen des Straßennetzes gebaut werden kann, wird der Bau nicht weiter betrachtet.



### 5.2.3 K 1008 - Bauphase 3

Durch die Inbetriebnahme des Kreisverkehrs südlich von Renningen kann die provisorische Umfahrung zurückgebaut werden. Beim Einheben der vorgespannten Brückenunterzüge muss die B 295 für ca. 2 Tage gesperrt werden. Der Oberbau der Brücke kann bei laufendem Verkehr erfolgen. Die K 1008 bleibt gesperrt. Die Bauzeit für diesen Abschnitt beträgt circa acht Monate.



### 5.2.4 K 1008 - Bauphase 4

Die Erstellung der Rampen des Überführungsbauwerks der K 1008 erfolgt ohne weiteren Eingriff in den Verkehr. Die K 1008 bleibt weiterhin gesperrt. Die Bauzeit für diesen Abschnitt beträgt circa einen Monat.



### **5.2.5 K1008 – Südrandstraße**

Auf Ausführungen zum Bau der Südrandstraße wird im Weiteren verzichtet, da sie als Neubaustrecke vollständig außerhalb des derzeitigen Verkehrsgeschehens und damit ohne Beeinträchtigung des Verkehrs errichtet werden kann. Zur Schaffung von Baurecht empfiehlt sich hier ein Bebauungsplanverfahren, das, sofern möglich, die Durchbindung der K 1008 von der Magstadter Straße bis zur B 295 einschließt. Voraussetzungen: Im Vorfeld eines möglichen Baus der Südrandstraße sind noch die entsprechenden Entscheidungen seitens der Stadt Renningen, des Landkreises sowie des Regierungspräsidiums herbeizuführen. Ein weiterer maßgeblicher Punkt ist die mit dem Regierungspräsidium Stuttgart herbeizuführende Möglichkeit der Förderung der Südrandstraße nach LGVFG. Aufgrund der Neuauflage des LGVFG ab 2019 gibt es derzeit dabei noch unbekannte Variablen, insbesondere im Hinblick auf den möglichen Förderumfang und die unter anderem daraus resultierende Förderhöhe.

## 5.2.6 K 1008 - Zwischenausbauzustand

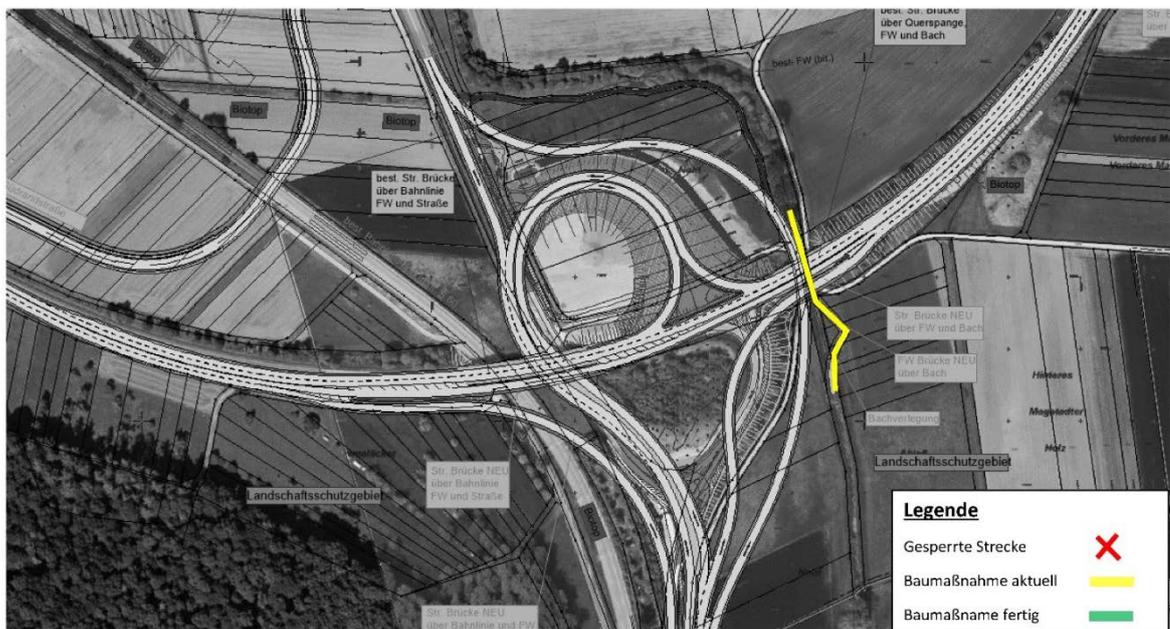
Der nun erreichte Zwischenausbauzustand ermöglicht nicht nur eine Verringerung der Bauzeit bei unveränderten Kosten, sondern ermöglicht die vollständige Inbetriebnahme der K 1008 zwischen dem Renninger Süden und Warmbronn. Sollten im Rahmen der weiteren Maßnahmen am Lückenschluss Verkehrsentlastungen in dessen Kernbereich erforderlich werden, könnte über temporäre, provisorische Anschlüsse eine Umfahrungsmöglichkeit der B 295 Leonberg – Weil der Stadt über die Achse K 1008 – Südrandstraße erfolgen. Unter der Prämisse, dass auch bei Durchführung der Baumaßnahme nach Abschluss der Baumaßnahmen auf der A 81 zur Nutzung als Umleitungsstrecke zunächst die Baumaßnahme K1008 mit Südrandstraße vorgezogen wird, bedeutete dies eine um 17 Monate frühere Fertigstellung.



## 5.3 B 295/B 464 Kernbereich Lückenschluss

### 5.3.1 B 295/B 464 - Bauphase 1

Um Platz für die Erstellung der Baustellenzufahrt zu schaffen, wird der Rankbach in seinem Bett verlegt. Hierzu müssen Wirtschaftswege gesperrt werden. Die Bauzeit für diesen Abschnitt beträgt circa drei Monate.



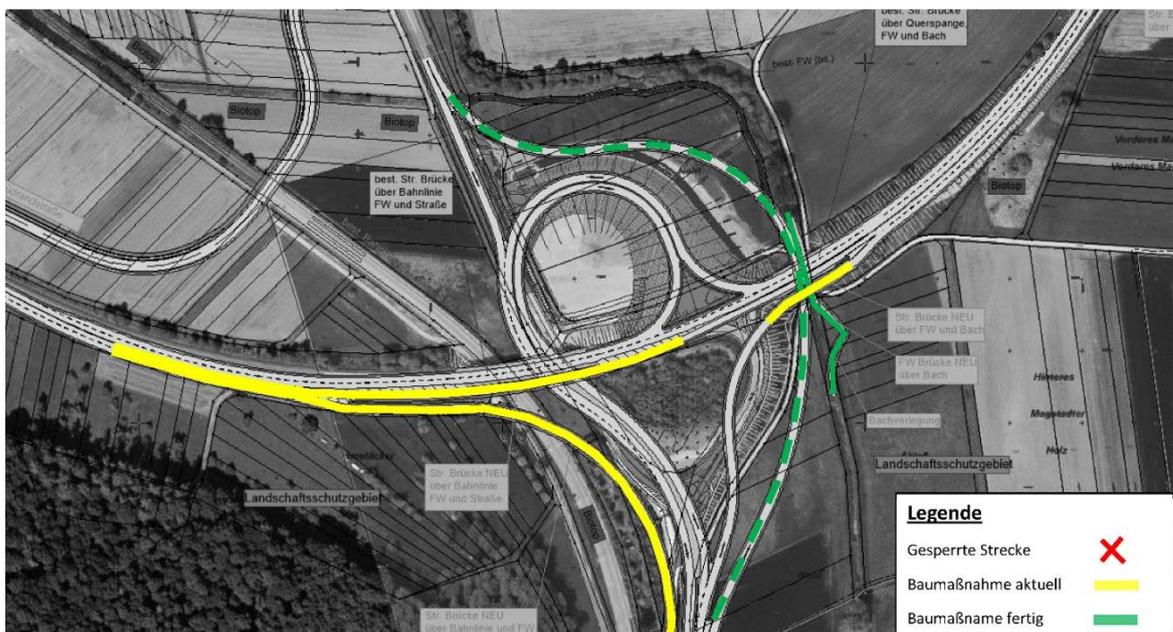
### 5.3.2 B 295/B 464 - Bauphase 2

Um Platz für die Erstellung der Widerlager zu schaffen, muss die Richtungsfahrbahn des Anschlusses der B 295 von Leonberg in Richtung der B 464 unterhalb der Fahrbahn der B 295 Leonberg – Weil der Stadt nach Westen verschwenkt werden. Die zukünftige Richtungsfahrbahn der B 464 Richtung Renningen wird als Baustellenzufahrt für die Erstellung der Widerlager hergestellt. Hierbei können alle Fahrbeziehungen aufrechterhalten bleiben. Hierzu müssen Wirtschaftswege gesperrt werden. Die Bauzeit für diesen Abschnitt beträgt circa drei Monate.



### 5.3.3 B 295/B 464 - Bauphase 3

Die Schüttung des Damms entlang der B 295 erfolgt zur Andienung der Baustellen der Überführungsbauwerke über die S 60. Dabei ist im Zuge der Dammschüttung insbesondere aufgrund des Baustellenverkehrs und der Nähe der Baustelle zum Verkehrsraum mit Verkehrsbeeinträchtigungen auf der B 295 Weil der Stadt - Renningen zu rechnen. Die Wirtschaftswege bleiben gesperrt. Der Aufbau der Schutz- und Schalgerüste, soweit diese je nach Bauweise der Überführungsbauwerke erforderlich werden, erfolgt für die Achse Renningen Magstadt in zwei Abschnitten. Hier ist durch die Verlegung der Fahrbahnen mit Verkehrsbeeinträchtigungen über einen Zeitraum von circa zwei Wochen zu rechnen. Die weiteren Schutz und Schalgerüste können, soweit erforderlich, ohne Verkehrsbeeinträchtigungen hergestellt werden. Die Bauzeit für diesen Abschnitt beträgt circa einen Monat.







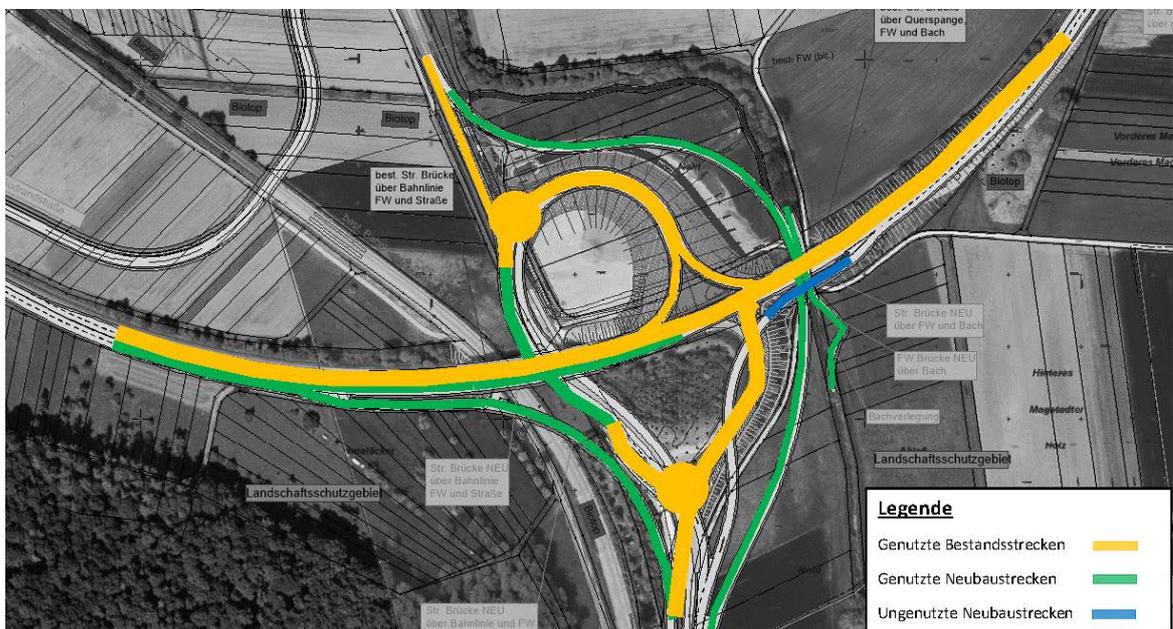
### 5.3.6 B 295/B 464 - Bauphase 6

Abschließende Asphalt- und Straßenbauarbeiten. Während der Umlegung des Verkehrs ist für circa eine Woche mit Verkehrsbeeinträchtigungen zu rechnen. Umgelegt auf die endgültige Trasse können die Äste B 295 - Fahrtrichtung Leonberg, B 295 Abzweig auf die B464 nach Süden und B464 – Abzweig nach Renningen in Betrieb gehen. Die Bauzeit für diesen Abschnitt beträgt circa einen Monat.



### 5.3.7 B 295/B 464 - Zwischenausbauzustand

Der erreichte Zwischenausbauzustand ermöglicht nicht nur eine Verringerung der Bauzeit, sondern es können bereits mehrere Fahrbeziehungen auf den zukünftigen Endausbauzustand verlegt werden, die Räume für den weiteren Bauablauf im Kernbereich des Lückenschlusses schaffen. Unter der Prämisse, dass auch bei Durchführung der Gesamtbaumaßnahme nach Abschluss der Baumaßnahmen auf der A 81 keine bzw. möglichst wenig Verkehrsbeeinträchtigungen gewünscht sind, kann mit einer früheren Fertigstellung von ca. 22 Monaten gerechnet werden.



## 5.4 Beeinträchtigungsmatrix

### B295 / B464 Lückenschluss Renningen Machbarkeit

		B295				K 1008	
Um wenig Verkehrsbehinderung zu bekommen wird die Brückenkonstruktion mit vorgespannten Unterzügen realisiert							
2.1	Erstellung K1008 als Baustellenzufahrt	4 Monate					
2.2	Erstellung Widerlager	4 Monate					
2.3a	Einheben Vorgespannte Träger		2 Tage				16 Monate
2.3b	Erstellung Überbau			8 Monate			
2.4	Schüttung Damm, Erstellung Straßenaufbau				1 Monat		
<b>4. Knoten B295 B464</b>							
		B295 / B464				Feldwege	Bahnlinie
4.1	Bachverlegung, Erstellung bachparalleler Stützwände	3 Monate					
4.2	Verlegung Achse Magstadt Renningen als Baustellenzufahrt	3 Monate					
	Verlegung Achse Magstadt Renningen zur Erstellung Widerlager	3 Monate					
	Aufbau Schutz- und Schalgerüst Brücke B464 in B295		2 Wochen				2 Wochen
	Aufbau Schutz- und Schalgerüst Brücke B295 in B464		2 Wochen				2 Wochen
4.3	Aufbau Schutz- und Schalgerüst Brücke B295		2 Wochen (B295 in B464)				
	Damm 295		4 Wochen				
	Bau Widerlager und Brücke B464 in B295			10 Monate			
	Bau Widerlager und Brücke B295 in B464			14 Monate			14 Monate
4.4	Bau Widerlager und Brücke B295			14 Monate			14 Monate
	Rampe B464 in B295			2 Monate			
	Dämme B295			2 Monate			
	Abbau Schutz- und Schalgerüst Brücke B464 in B295				2 Wochen		
4.5	Abbau Schutz- und Schalgerüst Brücke B295 in B464				2 Wochen		2 Wochen
	Abbau Schutz- und Schalgerüst Brücke B295				2 Wochen (B295 in B464)		2 Wochen
4.6	Umverlegung Verkehr					4 Wochen	

■ Vollsperrung  
■ Verkehrsbeeinträchtigung  
■ Kaum Beeinträchtigung