



Stellungnahme zum Entwurf des Flächennutzungsplans Leonberg 2020

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

15. Februar 2006



Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkung	3
2 Verfahren	3
2.1 Beteiligung der Bürger	3
2.2 Neues Baugesetzbuch	3
2.3 Berücksichtigung des Luftreinhalteplans	4
2.4 Öffentliche Auslegung	4
3 Zieldefinitionen	4
3.1 Überbetonung der Entwicklung der Innenstadt zwischen dem Neuköllner Platz und der Sonnenkreuzung	4
3.2 Widersprüche zu übergeordneten Planungszielen	5
3.3 Luftreinhalteplan	6
4 Verkehrskonzept	6
4.1 Kein Gesamtkonzept – nur punktuelle Entlastung eines Straßenzuges in der Innenstadt	6
4.2 Wichtige Umweltaspekte fehlen in der Abwägung	7
4.3 Prognose der Verkehrsentwicklung	8
4.4 Ost-West-Verkehr	9
4.5 Vorbelastung in der Gartenstadt und dem Glemstal – Entlastung bereits heute dringend erforderlich	9
5 Westlicher Altstadtunnel	9
5.1 Die Glemstal- Trasse – eine neue Netzqualität für den regionalen Verkehr im Umfeld von Leonberg	10
5.2 Gerechte Verteilung der Verkehrslasten	11
5.3 Widersprüche zu den Entwicklungszielen von STEP 2020 und Landschaftsplan	12
5.4 Einhaltung der EU-Grenzwerte zur Luftqualität (22. BImSchV)	12
5.5 Schul- und Radwege	14
5.6 Störung des Stadtbildes am Pommeranzengarten	15
5.7 Kosten-Nutzen, Zeitplan	15
6 Alternativen zum westlichen Altstadtunnel	15
6.1 Vorschlag der Lokalen Agenda 21 Leonberg 'Bypass Grabenstraße'	15
6.2 Altstadtunnel mit südlichem Tunnelmund im Bereich östlich der Bendel-Kreuzung	16
7 Zusammenfassung	18
Hinweise auf Verfahrens- und Abwägungsfehler	18
Vorschläge und Anregungen	18



1 Vorbemerkung

Der Gemeinderat der Stadt Leonberg hat am 20.12.2005 die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Flächennutzungsplans beschlossen. Die BiGG nimmt mit diesem Papier dazu fristgerecht Stellung.

Wir verweisen auf frühere Äußerungen der BiGG im Zusammenhang mit der Stadtentwicklungsplanung und der Flächennutzungsplanung sowie auf unsere Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplans des Regierungspräsidiums vom Oktober 2005.

Viele Bürger unseres Stadtteils sind von den Planungen unmittelbar betroffen. Zwar hat ein Flächennutzungsplan rechtlich nur Bindungswirkung für die Verwaltung, aber die Grenzen sind in der Realität fließend. So hat z.B. der im Entwurf enthaltene Korridor für den sogenannten westlichen Altstadtunnel unmittelbare Wirkung auf die Grundstückswerte vieler Anwohner der weiterführenden Straßen. Wir bitten ausdrücklich, die Sorgen der Bürger ernst zu nehmen und bei der Gesamtabwägung zu berücksichtigen.

2 Verfahren

2.1 Beteiligung der Bürger

Der Herr Oberbürgermeister wünscht sich einen sachlichen und fairen Dialog mit den Bürgern zur anstehenden Planung (siehe Amtsblatt vom 15.12.2006). Im Gegensatz zur vorausgegangenen Stadtentwicklungsplanung müssen wir aber leider feststellen, dass sich die Beteiligung der Bürger am Verfahren durch die Stadt bei der Flächennutzungsplanung deutlich reduziert und im Wesentlichen auf das formal unbedingt Notwendige beschränkt hat. Dies betrifft insbesondere die integrierte Verkehrsplanung. Diese wurde zunächst lange ausgeklammert, worauf wir in unserer „Stellungnahme zum Entwurf des integrierten Gesamtkonzepts im Rahmen des Beteiligungsverfahrens der Leonberger Gruppierungen und Vereine am Stadtentwicklungsprozess vom November 2003 hingewiesen haben. Danach wurde die Verkehrsplanung lange Zeit ohne Information oder gar Beteiligung der Bürger vorangetrieben (siehe unser Brief an die Gemeinderatsfraktionen vom 12.12.2004). Im Sommer 2005 wurde dann die Öffentlichkeit zwar über den Diskussionsstand im Gemeinderat informiert, allerdings waren zum damaligen Zeitpunkt die wichtigsten Fragen noch offen geblieben. Am 3. November 2005 hat die Verwaltung ihre Verkehrskonzeption zum ersten Mal in den Planungsausschuss des Gemeinderats eingebracht. Erst zu diesem Zeitpunkt wurden die tatsächlichen Absichten der Verwaltung öffentlich, insbesondere dass als einzige Maßnahme der Verkehrsplanung ein sogenannter westlicher Altstadtunnel in die Flächennutzungsplanung aufgenommen werden soll. Diese Maßnahme wurde dann auch binnen 2 Wochen vom Gemeinderat beschlossen. Die betroffenen Bürger hatten daher de facto keine Möglichkeit, ihre Argumente vorzubringen. Diese Vorgehensweise bedauern wir, da sie die betroffenen Bürger unnötig unter großen Druck setzt, zu unnötigen Emotionen in der Bevölkerung führte und dadurch die jetzt gewünschte sachliche Diskussion erschwert.

2.2 Neues Baugesetzbuch

Am 20. Juli 2004 trat das neue Baugesetzbuch in Kraft. Wesentlicher Anlass für das Gesetzgebungsverfahren war die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (sog. Plan-UP-Richtlinie). Dazu gehört auch die Flächennutzungsplanung. Mit diesem neuen Gesetz sollen u.a. die Umweltbelange möglichst frühzeitig in die Planungen eingebracht werden, um Fehlplanungen bereits zu einem möglichst frühen Zeitpunkt zu



verhindern. Wie den entsprechenden Gemeinderatsdrucksachen zu entnehmen ist, möchte die Stadt Leonberg eine in diesem Gesetz enthaltene Übergangsregelung anwenden, wonach bis Mitte 2006 noch ein Verfahren nach dem alten Gesetz möglich ist. Abgesehen davon, dass sich dadurch die Stadt unnötig unter Zeitdruck setzt, sind wir der Meinung, dass die Stadt angesichts der gerade in Leonberg erheblichen Umweltprobleme in jedem Fall das neue Gesetz anwenden sollte.

2.3 Berücksichtigung des Luftreinhalteplans

Derzeit arbeitet das Regierungspräsidium an einem Luftreinhalteplan für Leonberg. Der Entwurf dazu wurde im Herbst vorgelegt. Mit der Veröffentlichung ist in den nächsten Wochen zu rechnen. Der Luftreinhalteplan sollte unbedingt in die Gesamtabwägung einbezogen werden, da Verbesserungen der Luftschadstoffsituation gerade auch durch planerische Maßnahmen wirkungsvoll erreicht werden können. Der Erläuterungsbericht geht auf den Luftreinhalteplan nicht ein. Wir sehen darin einen erheblichen Abwägungsmangel.

2.4 Öffentliche Auslegung

Die bei der öffentlichen Auslegung zugänglichen Unterlagen waren aus unserer Sicht unvollständig. Ausgelegt waren lediglich die Pläne selbst und der Erläuterungsbericht. Wichtige zusätzliche Informationen wie z.B. das dem Verkehrskonzept zugrundeliegende Verkehrsgutachten oder die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu dem Vorentwurf fehlten. Darüber hinaus fehlt im Erläuterungsbericht das Kapitel 17 'Umweltbericht'. Diese Kapitel soll noch ergänzt werden. Da der Umweltbericht aber ein wesentlicher Bestandteil des Verfahrens ist, muss er auch öffentlich ausgelegt werden. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass auch nach altem Recht die Belange des Umweltschutzes vollständig ermittelt, hinreichend bewertet und in ihrem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt werden müssen. Das Fehlen des Umweltberichts halten wir für einen schwerwiegenden Verfahrensfehler. Dass wir auf unsere Bitte hin leihweise ein Exemplar der Pläne und des Erläuterungsberichts erhalten haben, ändert nichts an unserem Hinweis. Wir schlagen für künftige öffentliche Auslegungen vor, die Unterlagen ins Internet zu stellen, so wie es viele Städte inzwischen tun. Dies erspart sowohl der Verwaltung als auch den Bürgern Zeit und Geld und schafft Transparenz der öffentlichen Planungen.

3 Zieldefinitionen

Das allgemeine Leitbild und das Zielsystem des Flächennutzungsplans sind in der allgemeinen Form begrüßenswert. Dazu gehört insbesondere der Grundsatz, 'Innenentwicklung vor Außenentwicklung', aber auch die Definition der Entwicklungsbänder oder die Ziele der Landschaftsplanung mit der besonderen Betonung der Leitziele für die Glems und das Glemstal. Die Bürgerbeteiligung zur Stadtentwicklungsplanung hat hier gute Arbeit geleistet. Leider sind dann jedoch bei der konkreten Flächenplanung und insbesondere im Bereich der Verkehrsplanung gute Grundsätze anderen Zielen geopfert worden. Dadurch ergeben sich erhebliche Widersprüche zwischen den übergeordneten Zielen und der tatsächlichen Planungsrealität. Folgende Punkte sind besonders auffällig:

3.1 Überbetonung der Entwicklung der Innenstadt zwischen dem Neuköllner Platz und der Sonnenkreuzung

Dazu ein Zitat aus unserer Stellungnahme zum Entwurf des integrierten Gesamtkonzepts im Rahmen des Beteiligungsverfahrens der Leonberger Gruppierungen und Vereine am Stadtentwicklungsprozess vom 4.11.2003:



“Das Konzept sieht den Ausbau der neuen Stadtmitte als alleiniges Stadtzentrum vor. Dies halten wir für falsch. Leonberg ist dezentral und soll so bleiben. Man sollte dies nicht als Schwäche verstehen sondern kann daraus eine Stärke machen. Die neue Stadtmitte wird angesichts der intakten historischen Stadtkerne von Leonberg und Eltingen den Charakter eines neuen, künstlichen Gebildes kaum verlieren. Auch dort wird es für die schmucklosen Betonbauten in kommenden Jahrzehnten den heute üblichen Abriss und Neubau geben. Dem Gebiet kommt aber eine wesentliche verbindende Funktion für beide Stadtkerne zu, besonders als Geschäftszentrum (Läden, Büros, Hotel) und Veranstaltungszentrum (Hallenbad, Stadthalle, Seebühne) und mit dem Stadtpark auch als für beide Stadtteile günstig gelegener Erholungsbereich. Nur diese Funktion sollte mit Bedacht entwickelt und gestärkt werden. Vor dem Hintergrund der knappen öffentlichen Mittel hätte die planerische Bevorzugung der neuen Stadtmitte automatisch zur Folge, dass die (noch) attraktiven anderen Zentren der Stadt benachteiligt und verkümmern würden. Dies wäre für Leonberg eine fatale Entwicklung.“

Auch die Bürgerbeteiligung zur Stadtentwicklungsplanung und die Bürgervereine außerhalb der Stadtmitte haben sich in ihren Stellungnahmen ähnlich geäußert.

Leider hat sich die Überbetonung der neuen Stadtmitte und der Verbindung zur Altstadt im Verlauf der Flächennutzungsplanung noch verstärkt. Sie hat insbesondere im Bereich der Verkehrsplanung letztlich dazu geführt, dass als einzige vorgeschlagene Maßnahme ein sogenannter westlicher Altstadtunnel in den Flächennutzungsplan aufgenommen wurde. Dieser Tunnel hat nur den Zweck, den Straßenzug Feuerbacher- Straße – Grabenstraße - Eltinger Straße zu entlasten. Lösungen zur Entlastung anderer hoch belasteter Stadtteile fehlen. Ebenso Konzepte, wie der Individualverkehr reduziert werden kann, z.B. durch Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs und Ausweisung entsprechender Flächen. Wir halten es für notwendig und schlagen vor, solche Konzepte in den Flächennutzungsplan aufzunehmen. Von einem integrierten Verkehrskonzept für die Gesamtstadt kann sonst keine Rede sein.

Wir weisen auch darauf hin, dass es für die sogenannte ‚Zwischenstadt‘ keine realistischen und konkreten Planungen gibt. Es gibt lediglich vage, hochfliegende und unrealistische Vorstellungen eines sogenannten Boulevards und einer irgendwie gearteten Entwicklung eines Geschäftszentrums zwischen dem Neuköllner-Platz und der Altstadt. Ein wirkliches eindeutiges und klares Planungs- oder Entwicklungsziel ist nicht dargestellt. Wir halten es für einen schweren Abwägungsfehler, für ein derart unklares Ziel die erhebliche Belastung eines anderen Stadtteils und schwerwiegende Beeinträchtigung des Glemstals in Kauf zu nehmen.

3.2 Widersprüche zu übergeordneten Planungszielen

Die Planung der Region legt großen Wert darauf, dass die Entwicklungsachsen von Siedlungsgebieten und Gewerbegebieten möglichst entlang der S-Bahn-Linien verlaufen sollten. Dadurch soll möglichst viel Verkehr auf die S-Bahn und den ÖPNV verlagert werden. Im Ballungsgebiet Stuttgart ist nur so der Verkehr einigermaßen im Griff zu behalten. Darüber sind sich alle modernen, zukunftsorientierten Städteplaner einig. In der vorliegenden Flächennutzungsplanung der Stadt Leonberg ist jedoch dieses Planungsziel nicht erkennbar – im Gegenteil: eine Reihe von geplanten Maßnahmen sind diesbezüglich sogar ausgesprochen kontraproduktiv.

Beispiele:

- Bei den Wohngebieten:
Statt des im Regionalplan als ‚regional bedeutsames Wohngebiet‘



gekennzeichneten Hasensaul werden andere Wohngebiete ausgewiesen, die weitab von der in S-Bahn liegen, so z.B. die Kirschgärten oder Ezach 3.

- Bei den Gewerbegebieten:
Der Schertlenswald ist als Gewerbegebiet ausgewiesen. Er liegt sowohl weitab von der S-Bahn und als auch von den Autobahnen. Wie richtigerweise in der Flächenbewertung erwähnt, kann die Verkehrserschließung nur über die westlichen Stadtteile erfolgen. Vor allem die Gartenstadt wird dadurch unnötig zusätzlich mit Verkehr belastet.
- Die Führung einer neuen Hauptverkehrsstraße direkt am Bahnhof bzw. Busbahnhof vorbei (als zwangsläufige Folge des westlichen Altstadtunnels) hat zur Konsequenz:
Der wichtigste ÖPNV-Knotenpunkt Leonbergs wird in seiner Funktion erheblich beeinträchtigt und ausgerechnet die wenigen S-Bahn- nahen Wohngebiete der Leonberger Kernstadt werden unattraktiv gemacht.

Wir sehen uns in Übereinstimmung mit dem Regionalverband, der in seiner Stellungnahme zum Vorentwurf ausführt:

„Für die geplanten Flächendarstellungen sind die örtlichen und überörtlichen Zusammenhänge und die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen, auch auf die Nachbargemeinden, im Erläuterungsbericht darzustellen. So kann gewährleistet werden, dass die mit den Planungen verbundenen Entwicklungen und Maßnahmen bewertet werden können.“

Der Erläuterungsbericht ist insofern unvollständig.

3.3 Luftreinhalteplan

Derzeit erstellt das Regierungspräsidium Stuttgart einen Luftreinhalteplan für die Leonberger Kernstadt. Mit der Veröffentlichung ist in den nächsten Wochen zu rechnen. Einen Entwurf hat das Regierungspräsidium bereits im Herbst vorgelegt. Leider findet sich im Erläuterungsbericht kein Hinweis, inwieweit die Maßnahmen des Luftreinhalteplans in die Flächennutzungsplanung eingeflossen sind. Dies ist nach unserer Auffassung ein gravierender Abwägungsfehler, da gerade die Bauleitplanung erhebliche Einflussmöglichkeiten auf die Immissionssituation des Stadtgebietes hat. Wir halten es für dringend notwendig, dass der Flächennutzungsplan auch eine Darstellung der Immissionssituation sowie der kleinklimatischen Situation für das gesamte Stadtgebiet beinhaltet. Letztere vor allem deshalb, weil Leonberg topographisch stark gegliedert ist und es daher es in Leonberg große Unterschiede zwischen kleinklimatisch günstigen oder ungünstigen Standorten gibt. Die dazu notwendigen Grundlagen liegen der Verwaltung vor, so z.B. das Klimagutachten von Dr. Seitz und Messungen und Gutachten zur Immissionssituation.

4 Verkehrskonzept

4.1 Kein Gesamtkonzept – nur punktuelle Entlastung eines Straßenzuges in der Innenstadt

Das Verkehrskonzept des Flächennutzungsplans enthält als alleinige Maßnahme einen sogenannten Korridor für einen westlichen Altstadtunnel. Wie in Abschnitt 3 dargestellt, ist dies darauf zurückzuführen, dass die Zieldefinition des Verkehrskonzepts zu kurz gegriffen ist. Ziel eines Verkehrskonzepts für Leonberg darf nicht nur die Entlastung eines einzigen



Straßenzuges sein. Schon gar nicht, wenn dies nur dadurch erreicht werden kann, dass ein anderer Stadtteil zusätzlich belastet wird, der Verkehr also lediglich von einem Stadtbereich in einen anderen verlagert wird. Geradezu paradox ist darüber hinaus die Tatsache, dass der verlagerte Verkehr ausgerechnet dort sein Hauptziel bzw. seine Hauptquelle hat, wo die Entlastung unter anderem wirken soll: Im Geschäftszentrum zwischen Altstadt und Neuer Stadtmitte. Im Gegensatz zur Grabenstraße, deren Entlastung sinnvoll und notwendig ist, ist die Notwendigkeit einer Entlastung im Geschäftszentrum durchaus in Frage zu stellen. Der Erläuterungsbericht selbst bestätigt dies, wenn auf Seite 18 ausgeführt wird:

*„Darüberhinaus ist zur Stärkung und Weiterentwicklung des Handelszentrums eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln, die eine Anbindung der hohen Ziel- und Quellverkehre **mit dem Neuköllner Platz als zentralen innerstädtischen Verkehrsknoten** gewährleistet. Dies gilt insbesondere für die unmittelbar an die Stadtmitte angrenzenden Bereiche und Stadtteile“*

Es ist also ausdrücklich erwünscht, dass der Ziel- und Quellverkehr **in diesen Stadtbereich geführt wird.**

Ziel eines Verkehrskonzeptes für Leonberg muss stattdessen sein, eine Entlastung der Gesamtstadt vom Individualverkehr zu erreichen. Dazu gehören insbesondere Konzepte zu Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs und eine Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Verkehrsmittel (siehe auch entsprechende Hinweise des Regionalverbandes).

Wir verweisen z.B. auf umfangreiche Vorschläge des Schweizer Ingenieurbüros "metron", welche der Stadt schon seit langem vorliegen. Leider wurden die Vorschläge in der Stadt bislang nie richtig öffentlich diskutiert, obwohl sie die Expertise selbst in Auftrag gegeben hat. Stattdessen verschwand das Gutachten vom Sommer 2002 nach der Präsentation in der Arbeitsgruppe Radverkehr der Lokalen Agenda 21 in den Schubladen des Rathauses. Es ist erstaunlich, dass die Stadt viel Geld für Gutachten ausgibt und ausgerechnet dann wenn die Ergebnisse in die konkrete Bauleitplanung einfließen sollten, nicht beachtet werden.

Auch Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Flächendarstellungen im örtlichen und überörtlichen Zusammenhang und die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen auch auf die Nachbargemeinden, sind erforderlich. Schließlich ist es zwingend notwendig, dass die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Umwelt sowie alternative Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der wesentlichen Zwecke des Flächennutzungsplanes ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Wir verweisen diesbezüglich auch auf die Stellungnahme des Regionalverbandes zum Vorentwurf. Wir sehen uns insoweit in Übereinstimmung mit den Forderungen des Regionalverbandes.

4.2 Wichtige Umweltaspekte fehlen in der Abwägung

Der Erläuterungsbericht enthält in Kapitel 11 als Verkehrskonzept lediglich die Begründung einer sogenannten Freihaltetrasse für einen westlichen Altstadttunnel. Zwar wird der Anspruch erhoben, dass Aspekte der Stadt- und Landschaftsplanung in einem interdisziplinären Ansatz einbezogen wurden, aber de facto werden nahezu ausschließlich verkehrsplanerische Aspekte behandelt. Die Aspekte des Umweltschutzes werden nur gestreift, wesentliche Gesichtspunkte wie z.B. Immissionsschutz fehlen vollständig. Auch die Vorbelastungen der betroffenen Flächen werden nicht in die Abwägung einbezogen. Gerade die Vorbelastung ist für unseren Stadtteil ein äußerst wichtiger Aspekt.

Der Entwurf der Flächennutzungsplanung ist somit in einem wesentlichen Punkt (s.o.) unvollständig. Dies ist ein gravierender Abwägungsfehler



4.3 Prognose der Verkehrsentwicklung

Aus dem Erläuterungsbericht ist nicht zu entnehmen, wie die neu berechneten Verkehrsbelastungszahlen im Einzelnen zustande gekommen sind. Nicht dargestellt ist insbesondere, welche Verkehrsveränderungen bis 2020 gegenüber heute angenommen werden. Aus öffentlichen Äußerungen ist lediglich zu entnehmen, dass eine Verkehrssteigerung eingerechnet wurde. Es ist aber keineswegs gesichert, dass die Verkehrsmenge tatsächlich weiter steigt. Seit ca. 1 Jahr stagniert in Baden-Württemberg die Verkehrsmenge oder geht sogar zurück, (Quelle: Landesstelle für Verkehrstechnik). Es gibt viele Faktoren, die nahe legen, dass dieser Trend anhält (z.B. Energiepreise). Daher sollte die Planung auch eine Betrachtung enthalten, welche Auswirkungen auf die Planungen eine Stagnation der Verkehrsmenge hätte.

Im Anhang zur Drucksache P 34 des Gemeinderats sind einige Netzfälle mit den prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen beigefügt. Es fällt auf, dass die prognostizierten Verkehrszahlen der B 295 in Richtung Ditzingen um ca. 80% oder ca. 7500 Kfz/Tag höher sind als die Prognosen des Verkehrsentwicklungsplans von vor 5 Jahren. Die bisher dazu öffentlich angeführten Argumente erklären diese hohe Abweichung nicht. Die unterschiedlichen Prognosejahre (2010 bzw. 2020) können eine solche Differenz nicht erklären, da an sämtlichen anderen Ortsausfahrten von Leonberg die Differenzen erheblich geringer sind. Auch verkehrliche Veränderungen im Umfeld von Ditzingen können keine Erklärung sein, da diese bereits vor fünf Jahren bekannt waren und damals einbezogen wurden. Änderungen der Flächennutzung, die eine derart hohe Differenz an dieser Stelle bewirken könne, sind in dem vorgelegten Plan ebenfalls nicht erkennbar, zumal es sich dabei um reinen Zielverkehr aus Richtung Ditzingen handeln müsste, da der Durchgangsverkehr auf der B 295 gemäß Erläuterungsbericht unbedeutend ist bzw. durch den Westanschluss auf die Autobahnen verlagert wird. Diese hohe Verkehrsbelastung führt insbesondere dazu, dass beim Netzfall 12 (östlicher Altstadtunnel) die hohe Zahl von 38.000 Kfz/Tag für die Eltinger Straße prognostiziert werden, welche u.a. Ablehnungsgrund dieser Lösung angeführt werden. Damit ist diese bisher nicht hinreichend geklärte Differenz für die Abwägung der Alternativen ein bedeutsamer Aspekt.

Weiterhin sind in und um Leonberg bedeutende Veränderungen des Verkehrsnetzes in naher Zukunft zu erwarten. Die Folgen dieser Veränderungen auf das Leonberger Verkehrsnetz sind in verschiedenen Gutachten unterschiedlich dargestellt (siehe auch Stellungnahmen der BiGG im Zusammenhang mit der Planfeststellung Westanschluss und dem Bebauungsplanverfahren zur Nordumfahrung Rutesheim). Vor diesem Hintergrund steht die Prognose der Verkehrsentwicklung auf wenig gesicherter Grundlage.

Vor diesem Hintergrund wäre es vernünftig, vor einer weiteren Planung von Netzergänzungen in der Leonberger Kernstadt die Fertigstellung der geplanten Baumaßnahmen abzuwarten. Wir verstehen nicht, warum die Entscheidung über das Verkehrskonzept so überstürzt und dringend notwendig ist, obwohl kein Geld vorhanden ist und der Flächennutzungsplan jederzeit geändert werden könnte und im Übrigen im Jahre 2010 ohnehin überprüft werden muss. Gerade die jetzige Planung hat gezeigt, dass sich schon in verhältnismäßig kurzer Zeit neue Überlegungen und völlig andere Planungen ergeben. Derzeit sind die gesamte Verkehrslandschaft und die von ihr beeinflussten Umweltprobleme in Bewegung und in ihren Zielen nicht abzuschätzen. In dieser Situation ohne Not überstürzt Festlegungen zu treffen ist schlechte Verwaltung und auch angesichts der damit verbundenen schweren Verängstigungen der Bevölkerung nicht zu verantworten.



4.4 Ost-West-Verkehr

Die Glemstal- Trasse bietet keine Lösung für den Ost-West-Verkehr in Leonberg. Der Anteil dieses Verkehrs ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan 2001 ähnlich hoch wie der Anteil des Nord-Süd-Verkehrs. Durch den Westanschluss soll zumindest der Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung auf die Autobahn verlagert werden und dadurch eine Verbesserung erreicht werden. Für den Ost-West-Verkehr ist keine Lösung vorgesehen. Gerade dieser Verkehr stellt jedoch für die Gartenstadt und das Glemstal bereits heute eine unerträgliche Belastung dar (siehe folgender Abschnitt).

4.5 Vorbelastung in der Gartenstadt und dem Glemstal – Entlastung bereits heute dringend erforderlich

Die Gartenstadt und das Glemstal haben bereits heute und in naher Zukunft eine erhebliche Vorbelastung zu ertragen:

- 3 Hauptverkehrsstraßen mit Belastungen von bis zu 18.000 Kfz/Tag führen durch den Stadtteil
- Hinzu kommt der Bahnverkehr, vor allem die enorme Lärmbelastungen durch den nächtlichen internationalen Güterverkehr. Die Lärmwerte überschreiten die in der Rechtsprechung üblicherweise angesetzten Grenzwerte für eine Gesundheitsgefährdung.
- Die demnächst in den Bau gehende Nordumfahrung Rutesheim wird der Gartenstadt erheblichen zusätzlichen Verkehr bescheren.
- Das im Flächennutzungsplan ausgewiesene Gewerbegebiet Schertlenswald wird über die Gartenstadt versorgt werden und daher zu mehr Verkehr führen.
- An der Gebersheimer Straße wird der ab dem Jahre 2010 gültigen EU-Grenzwert für NO₂ um mehr als 50% überschritten.

Wären wir ein eigenständiger Ortsteil, stünde die Realisierung einer Ortsumgehung außer Frage. Schließlich müssen wir den gleichen Verkehr wie z.B. in der Ortsdurchfahrt Rutesheim ertragen. Daher ist für unverständlich dass der Netzfall 6 (Verlängerung Südrandstraße) bei der Abwägung verworfen wurde. Als Begründung wird angeführt, dass die Entlastungswirkung sich ‚nur‘ auf den Bereich der L1180 (=Gartenstadt) und das Netzsystem im Umfeld der Gartenstadt konzentriert. Die Entlastungswirkungen werden sogar als beträchtlich bezeichnet. Dies ist im Übrigen ein weiterer deutlicher Hinweis dafür, dass es bei dem Verkehrskonzept nicht um Lösungen für die Gesamtstadt geht, sondern nur um die punktuelle Entlastung eines Straßenzuges in der Innenstadt. Das Wohl eines Wohngebietes und des Erholungsgebiets Glemstal zählt nichts, es zählt nur das vermeintliche Wohl eines Geschäftszentrums.

5 Westlicher Altstadtunnel

In Kapitel 11 des Erläuterungsberichts werden verschiedene Netzfälle diskutiert. Als Ergebnis wird der Netzfall 5 (Westlicher Altstadtunnel) empfohlen. Im Flächennutzungsplan ist dazu ein sogenannter Trassenkorridor ausgewiesen. Während die Lage des Tunnelmunds auf der Nordseite festliegt, ist der Tunnelmund auf der Südseite zeichnerisch noch offen zwischen einer Lage im Glemstal und einer Lage entlang der Rutesheimer Straße bis auf die Höhe der Einmündung der Rutesheimer Straße in die Bahnhofstraße. Bei der öffentlichen Informationsveranstaltung am 17.1.2006 haben Bürger aus dem Haldengebiet einen konkreten Vorschlag für eine Tunnellösung gemacht, bei dem der Tunnelmund östlich der Polster-Bendel Kreuzung liegt. Die anwesenden Vertreter der Stadt haben öffentlich zugesagt, dass diese Variante eines Altstadtunnels noch im Korridor des Entwurfs des



Flächennutzungsplanes liegt. Wir gehen daher davon aus, dass diese Aussage im zu beschließenden Flächennutzungsplan explizit bestätigt wird.

Im Folgenden gehen wir im Detail zunächst auf die Variante ein, bei welcher der Tunnelmund im Glemstal liegt. Sie ist die einzige Variante, die innerhalb des dargestellten Korridors zusätzlich zur ‚Bendel‘-Lösung in Frage kommt, da zwischen der Bendel-Kreuzung und der Kreuzung an der Glems baulich keine Tunnelausfahrt möglich ist. Der Begriff „Korridor“ ist insofern irreführend.

5.1 Die Glemstal- Trasse – eine neue Netzqualität für den regionalen Verkehr im Umfeld von Leonberg

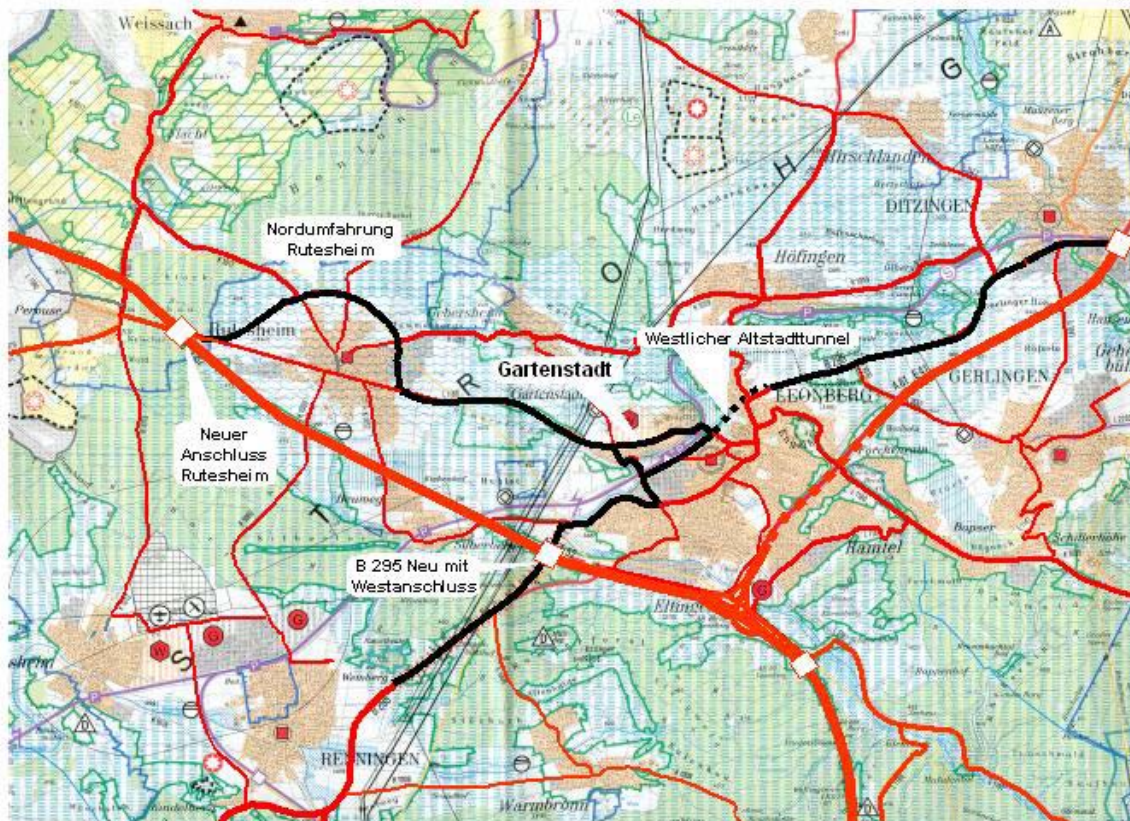
Mündet der Altstadttunnel ins Glemstal, so wird damit implizit eine neue Nord-Süd- bzw. West-Nord-Verbindung durch Leonberg geschaffen, welche gravierende Auswirkungen auf die örtlichen und überörtlichen Zusammenhänge und auch auf die Nachbargemeinden hat. Daher ist der Begriff ‚Altstadttunnel‘ alleine irreführend. Durch einen Tunnel ins Glemstal wird vielmehr eine neue Hauptverkehrsstrasse durch Leonberg eröffnet. Vom Ausgang des Tunnels im Bereich Müllergässle/ Sailerwiesen wird der Verkehr entlang der Glems bis zur Rutesheimer Straße und von dort durch die Mühlstraße/ Bahnhofstraße zur Römer- und Gebersheimer Straße führen. Diese **Glemstal-Trasse** wird gemäß den Verkehrsprognosen die höchste Fahrzeugbelastung der westlichen Stadt einschließlich der Altstadt und des Haldengebiets erhalten.

Im Erläuterungsbericht wird unter der Überschrift „Verkehrsplanerische Rahmenbedingungen“ darauf hingewiesen, „dass durch mehrere realisierte oder geplante verkehrliche Maßnahmen im regionalen Umfeld der Stadt Leonberg neue Netzqualitäten im Umfeld des Stadtgebiets entstehen, die durch Netzergänzungen im Stadtgebiet selbst dazu führen könnten, unerwünschte regionale Durchgangsverkehr anzuziehen bzw. vom parallelen Autobahnssystem abzuziehen.“ Wir begrüßen diese Erkenntnis, da wir vor allem bei der Diskussion über die Nordwest-Tangente im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan immer wieder auf diese Zusammenhänge hingewiesen haben. Bezogen auf die Nordwest-Tangente (Netzfall 3) wird nun somit erfreulicherweise unsere Meinung bestätigt und sie wird deshalb als Lösung nicht mehr empfohlen. Allerdings unterscheidet sich die nun empfohlene Glemstal-Trasse nicht wesentlich von der Nordwest-Tangente. Es fehlt lediglich die direkte Verbindung von der Gebersheimer Straße entlang der Bahn zum künftigen Westanschluss. Wie ähnlich diese beiden Lösungen in der verkehrlichen Wirkung sind, ist daraus ersichtlich, dass die Verkehrsbelastung der Nordwest-Tangente nach Brenner und Münnich in der Bahnhofstraße fast exakt der Verkehrsbelastung der Glemstal-Trasse nach Kölz entspricht.

Die Glemstal-Trasse würde –wie die Nordwest-Tangente- außer dem schon vorhandenen Ziel- und Quellverkehr auch eine attraktive Durchfahrtsmöglichkeit vom künftigen Westanschluss in Richtung Ditzingen eröffnen. Zusätzlich würde auch der Fahrzeugverkehr auf der Rutesheimer- und Gebersheimer Straße erheblich zunehmen, da diese Trasse eine bequeme Durchfahrtsmöglichkeit aus Richtung Rutesheim in Richtung Ditzingen ermöglicht. Die Anziehungskraft dieser Trasse würde –wie der Verkehrsgutachter bei der Informationsveranstaltung am 17.1.06 erläutert hat- bis nach Gerlingen reichen. Die im Erläuterungsbericht als unerwünscht geschilderten regionalen Durchgangsverkehre würden also durch die Glemstal-Trasse unweigerlich angezogen. Sie ließen sich nicht verhindern. Die Gesamtverkehrsmenge im Stadtgebiet von Leonberg würde steigen. Es ist sogar durchaus denkbar, dass aufgrund des Verkehrsdrucks der Leonberg umgebenden regionalen Straßen und der Autobahnen sowohl die neue Glemstal-Trasse als auch die Route über den Neuköllner Platz gleichermaßen bis an die Belastungsgrenze frequentiert würden und damit

der prognostizierte Entlastungseffekt in der Grabenstraße und Eltinger Straße überhaupt nicht einträte. Bild 1 verdeutlicht diese Situation.

Vor diesem Hintergrund ist die Argumentation des Erläuterungsberichts nicht nachvollziehbar. Die Glemstal-Trasse ist nichts anderes als eine neue Variante der Nordwest-Tangente. Damit verbunden sind alle wesentlichen Nachteile, die wir bereits anlässlich der Verkehrsentwicklungsplanung im Jahre 2001 angeführt haben. Darauf sollte deshalb entsprechend der eigenen Argumentation von Stadt und Gutachtern verzichtet werden.



Regionale Netzergänzung: Wirkung des westlichen Altstadtunnels

Bild 1: Regionale Wirkung des westlichen Altstadtunnels mit der Glemstal-Trasse

5.2 Gerechte Verteilung der Verkehrslasten

Die Glemstal-Trasse würde insgesamt keine Verringerung des Verkehrs sondern lediglich eine Verlagerung von einem Stadtteil in einen anderen bewirken. Dabei würden Gartenstadt und Glemstal einseitig besonders stark belastet. Nach der Prognose, welche der Gemeinderatsdrucksache P34 vom 22.11.2005 beigefügt war, würde die schmale Gartenstadt bei einem West-Tunnel in Bahnhof-, Gebersheimer- und Rutesheimer Straße von täglich 47.400 Fahrzeugen umfahren. Durch die Hangsituation wäre der gesamte Verkehrslärm in nahezu allen Wohnlagen zu hören. Von einer gerechten Verteilung kann damit keine Rede sein, da es nirgendwo in Leonberg eine annähernd gleichstarke Belastung geben würde. (siehe auch Abschnitt 4, Vorbelastungen). Auch dies lässt nach unserer Auffassung eine Glemstal-Trasse nicht zu.



5.3 Widersprüche zu den Entwicklungszielen von STEP 2020 und Landschaftsplan

Sowohl die Stadtentwicklungsplanung als auch die Fortschreibung des Landschaftsplanes definieren für das Glemstal und den Bahnhofsbereich wichtige Entwicklungsziele. Dazu gehören u.a.:

- Förderung der ökologischen und räumlichen Durchgängigkeit
- Schwerpunkt für die Extensivierung der Landnutzung
- Förderung der landschaftsgebundenen Erholung
- Vermeidung einer weiteren baulichen Inanspruchnahme
- Entwicklungsband Glems
- Aufwertung des Bahnhofsbereichs
- Verbesserung des innerstädtischen Freiraumpotentials am Bahnhof

Die Glemstal- Trasse widerspricht diesen Zielen. Hinzu kommt, dass die Trasse teilweise unmittelbar entlang eines Landschaftsschutzgebiets und in einer Grünzäsur verläuft (siehe Regionalplan). Der Landschaftsplan beurteilt diese Trasse zwar auch kritisch, geht jedoch der Frage der Eingriffserheblichkeit mit dem Hinweis auf eine mangelnde Trassenkonkretisierung aus dem Weg. Die Trasse ist jedoch aufgrund der beengten Verhältnisse im Glemstal de facto festgelegt und daher für die Beurteilung der Eingriffserheblichkeit ausreichend konkret. Es besteht daher ein hohes Risiko, dass der Flächennutzungsplan auf eine Lösung setzt, die aufgrund nicht ausgleichbarer Eingriffe nicht genehmigungsfähig ist und daher von vornherein eine Fehlplanung darstellt. Wir weisen weiterhin darauf hin, dass Ausgleichsflächen für die Glemstal-Trasse im Flächennutzungsplan nicht explizit ausgewiesen sind. All das spricht ebenfalls gegen eine Glemstal-Trasse.

5.4 Einhaltung der EU-Grenzwerte zur Luftqualität (22. BImSchV)

Wie bereits in Abschnitt 2 beschrieben, muss für Leonberg ein Luftreinhalteplan erstellt werden. Wir haben zu dem Entwurf eines Luftreinhalteplans des Regierungspräsidiums Stuttgart im Herbst 2005 ausführlich Stellung genommen. Diese Stellungnahme liegt auch der Stadtverwaltung Leonberg vor. Darin sind wir auch auf die Glemstal-Trasse eingegangen und haben dargestellt, dass sie aus der Sicht des Immissionsschutzes erhebliche Nachteile und voraussichtlich keine Chance für eine Genehmigungsfähigkeit hat, da mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit der ab dem Jahre 2010 gültige Grenzwert der 22. BImSchV für den Jahresmittelwert bei NO₂ zumindest an den Wohngebäuden der Mühlstraße und der Bahnhofstraße nicht eingehalten werden kann. Es ist auch keineswegs ausgeschlossen, dass auch der Feinstaub-Grenzwert nicht eingehalten werden kann.

Die Stadt hat zwischenzeitlich eine Planskizze des im Zuge der Glemstal- Trasse erforderlichen Kreuzungsbereichs mit der Rutesheimer-Straße und der Mühlstraße vorgelegt. Diese Skizze ist im folgenden Bild beigefügt und mit einigen Erläuterungen ergänzt.

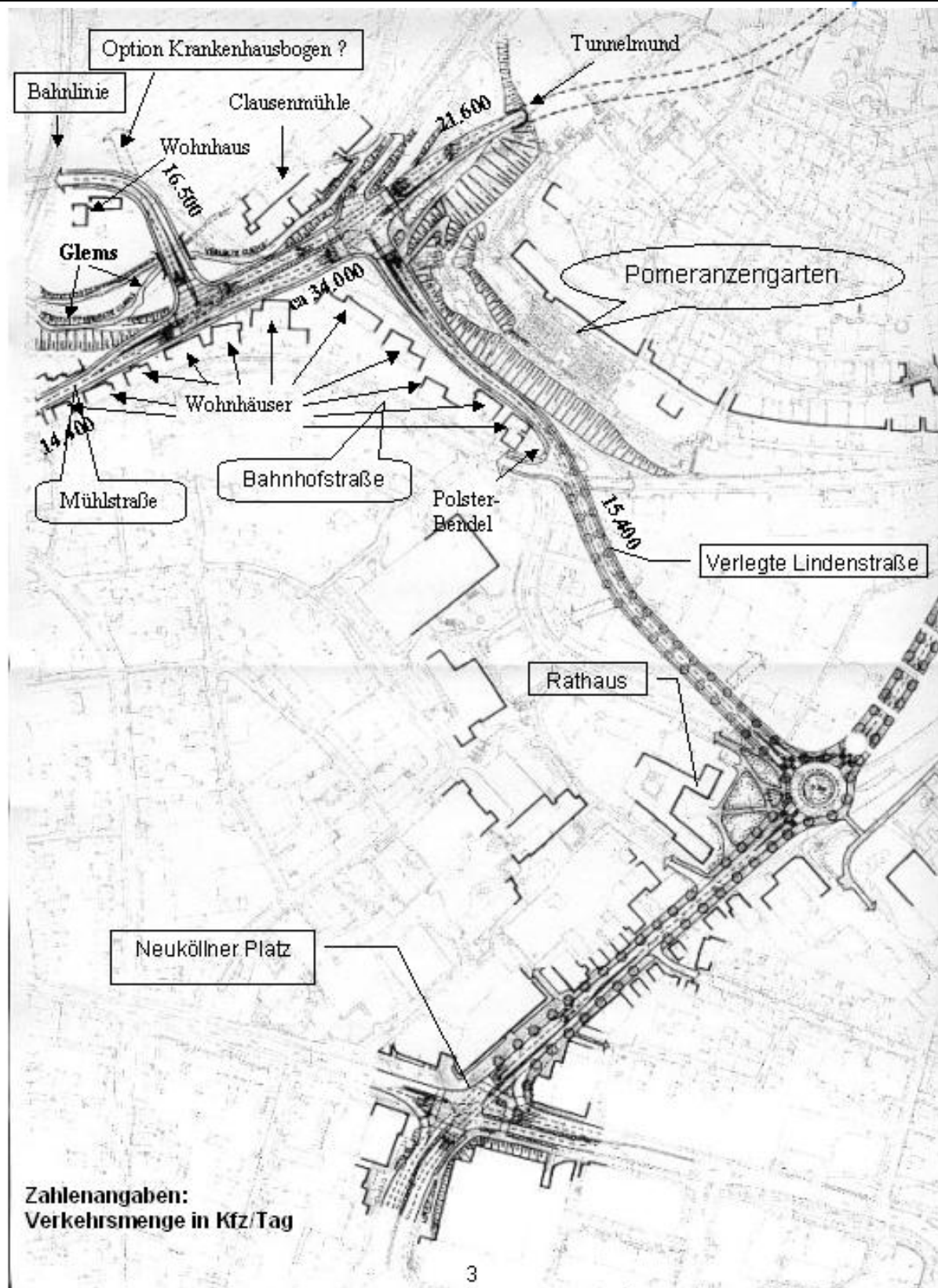


Bild 2: Die Glemstal-Trasse im Kreuzungsbereich Rutesheimer - Mühlstraße



Die Skizze macht deutlich:

- Aufgrund der beengten Verhältnissen ist der Kreuzungsbau extrem schwierig
- Die Verkehrsmenge ist baulich bedingt teilweise höher als an der Grabenstraße
- Die Kreuzung wird aufgrund der hohen Verkehrsmengen häufig überlastet sein und damit zu Staus führen
- Die Wohnbebauung liegt sehr nahe an der Kreuzung; es handelt sich dabei teilweise um Wohnblocks mit vielen Wohnungen, d.h. Es sind sehr viele Anwohner unmittelbar betroffen. Aktiver Lärmschutz ist wegen Platzmangels nicht möglich; die Immissionsbelastung ist sehr hoch. Die EU-Grenzwerte sind nicht einzuhalten

Die Kreuzung und der weitere Straßenverlauf der Glemstal-Trasse liegt kleinklimatisch an einer der ungünstigsten Stellen in Leonberg. Dazu führt das Klimagutachten Dr. Seitz, welches der Stadt vorliegt, folgendes aus:

„Das Glemstal zwischen Gebersheimer Straße und Rutesheimer Straße zeichnet sich ähnlich wie die talabwärts gelegenen Teilgebiete (Clausenmühle, Felsensägmühle) durch unzureichende Belüftungsverhältnisse aus. Zwar ergeben sich über das Lohlenbachtal klimaökologische Positiveffekte, doch steht der enge, gewundene Talverlauf einer weiterreichenden Aktivierung des bodennahen Luftaustausches entgegen. Südwestliche Regionalströmungen wie sie über den Hochlagen des Stadtgebiets zu registrieren sind, können bei austauscharmen Strahlungswetterlagen infolge der stabilen Luftschichtung nicht in den Talraum eingreifen.“

Planungsempfehlungen

*Die Meßdaten der Talstation Clausenmühle belegen die ungünstige klimaökologische Situation im Glemstal (z.B. geringe vertikale und horizontale Luftaustauschbewegungen). **Bauliche Maßnahmen sollten daher auch langfristig unterbleiben**“*

Diesen eindeutigen Empfehlungen eines für die Flächennutzungsplanung wichtigen Gutachtens ist eigentlich nichts hinzuzufügen.

Im Erläuterungsbericht werden die Belange des Immissionsschutzes und des lokalen Kleinklimas nicht betrachtet. Die Stadt hat dies bei öffentlichen Veranstaltungen damit begründet, dass eine solche Abwägung bei einem Tunnelkorridor nicht möglich bzw. sinnvoll sei. Diese Auffassung ist schon deshalb falsch, weil ein Korridor auch nichts anderes als eine Fläche darstellt, also wie jede andere Fläche des Flächennutzungsplans bewertet werden kann. Damit ist zumindest die Eignung der Fläche für den beabsichtigten Zweck bewertbar. Das gänzliche Fehlen einer solchen Bewertung stellt ein schwerwiegender und offensichtlicher Abwägungsfehler dar. Erschwerend kommt hinzu, dass dadurch bewusst in Kauf genommen wird, dass der Flächennutzungsplan eine Verkehrsfläche ausweist, die voraussichtlich keine Chance für die Genehmigung einer Straße haben wird.

5.5 Schul- und Radwege

Die Glemstal- Trasse wirkt mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen wie eine Barriere zwischen der Gartenstadt und der Innenstadt. Schul- und Radwege müssen diese Barriere queren. Bereits heute stellen die Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen der Gartenstadt und der Innenstadt ein erhebliches Problem dar. Dieses Problem wird durch die Glemstal-Trasse erheblich verschärft . Völlig unklar ist, wie künftig der regional bedeutsame Glemstal-Radweg („Mühlenweg“) geführt werden soll. Die ohnehin viel zu schmale Mühlstraße wäre ganz sicherlich nicht mehr in der Lage, einen Radweg aufzunehmen.



5.6 Störung des Stadtbildes am Pommeranzengarten

Direkt unterhalb des Pommeranzengartens würde die größte innerstädtische Kreuzung Leonbergs eingerichtet werden (siehe Bild 2). Es ist kaum vorstellbar, was dies für das Stadtbild rund um den Pommeranzengarten bedeuten würde. Das historische Stadtbild würde für immer an dieser Stelle verschandelt. Um diese für Leonberg fatale Situation zu verdeutlichen schlagen wir vor, eine professionelle Computersimulation zu erstellen und dem Gemeinderat und den Bürgern zur Verfügung zu stellen. Wir sind überzeugt, dass alleine schon dadurch niemand der Verantwortlichen diese Lösung befürworten wird, da wir uns nicht vorstellen können, dass ein Verantwortlicher sich dem Vorwurf aussetzen will, an einer derartigen Verschandelung des Stadtbildes mitgearbeitet zu haben.

5.7 Kosten-Nutzen, Zeitplan

Wir halten eine Kosten-Nutzen-Betrachtung im Flächennutzungsplan für erforderlich, da ihre Abwägung die Planung wesentlich beeinflussen kann. Immerhin wird beim Netzfall 5 immer noch mit ca. 19.000 Kfz in der Eltinger Straße gerechnet. Wir fragen, inwieweit für die im Verhältnis doch geringe Entlastung die Kosten für die Glemstal-Trasse, die enorme Zerstörung des Glemstals und der Lebensqualität der dort wohnenden Bürger in Halde, Altstadt, Bahnhofsbereich, Gartenstadt und Ezach zu rechtfertigen ist.

Der westliche Altstadttunnel hat keine Realisierungschance im Planungszeitraum. Wir sind daher der Meinung, dass jegliche Ausgaben für eine solche Planung zum jetzigen Zeitpunkt vergeudetes Geld sind. Angesichts der Tatsache, dass Leonberg schon seit Jahren keinen ausgeglichenen Haushalt vorlegen kann, ist dies nach unserer Auffassung und nach der Meinung vieler Mitbürger nicht zu verantworten.

6 Alternativen zum westlichen Altstadttunnel

Zusätzlich zu den im Erläuterungsbericht dargestellten Alternativen bzw. Netzfällen gibt es durchaus weitere Lösungsmöglichkeiten für die Probleme des Individualverkehrs in der Leonberger Kernstadt. Die BiGG fordert, dass diese im Folgenden näher dargestellten Alternativen gleichwertig zu der Glemstal-Trasse in die Abwägungen einbezogen werden.

6.1 Vorschlag der Lokalen Agenda 21 Leonberg 'Bypass Grabenstraße'

Die Lokale Agenda Leonberg 21 hat eine Verkehrslösung für das Verkehrsproblem Grabenstrasse vorgeschlagen, die sogenannte Bypass-Lösung. Die entsprechenden Pläne liegen der Stadt vor. Leider sind sie nicht in die Abwägung eingeflossen.

Diese Lösung kann

- die Grabenstraße entlasten und damit die dortige Schadstoffbelastung auf ein erträgliches Maß drücken
- die Steigung zumindest in eine Richtung abflachen und dadurch die Emissionen mindern
- eine bessere Verflüssigung des Verkehrs bewirken und dadurch die Emissionen senken

Diese Lösung ist wesentlich preisgünstiger als die anderen vorgestellten Tunnellösungen und hat daher erheblich mehr Aussichten auf eine Realisierung. Sie bietet auch städtebauliche Vorteile, weil sie helfen kann, das Quartier östlich der Grabenstrasse besser zu erschließen und aufzuwerten.

6.2 Altstadtunnel mit südlichem Tunnelmund im Bereich östlich der Bendel-Kreuzung

Bürger aus dem Wohngebiet Halde (HAL.L.I.G) haben bei der öffentlichen Informationsversammlung am 17.1. 06 in der Steinturnhalle die Variante eines Altstadtunnel vorgeschlagen, welche als Standort für den südlichen Tunnelmund des Altstadtunnels den Bereich östlich der Bendel-Kreuzung vorsieht. Diese Variante ist in der folgenden Zeichnung dargestellt

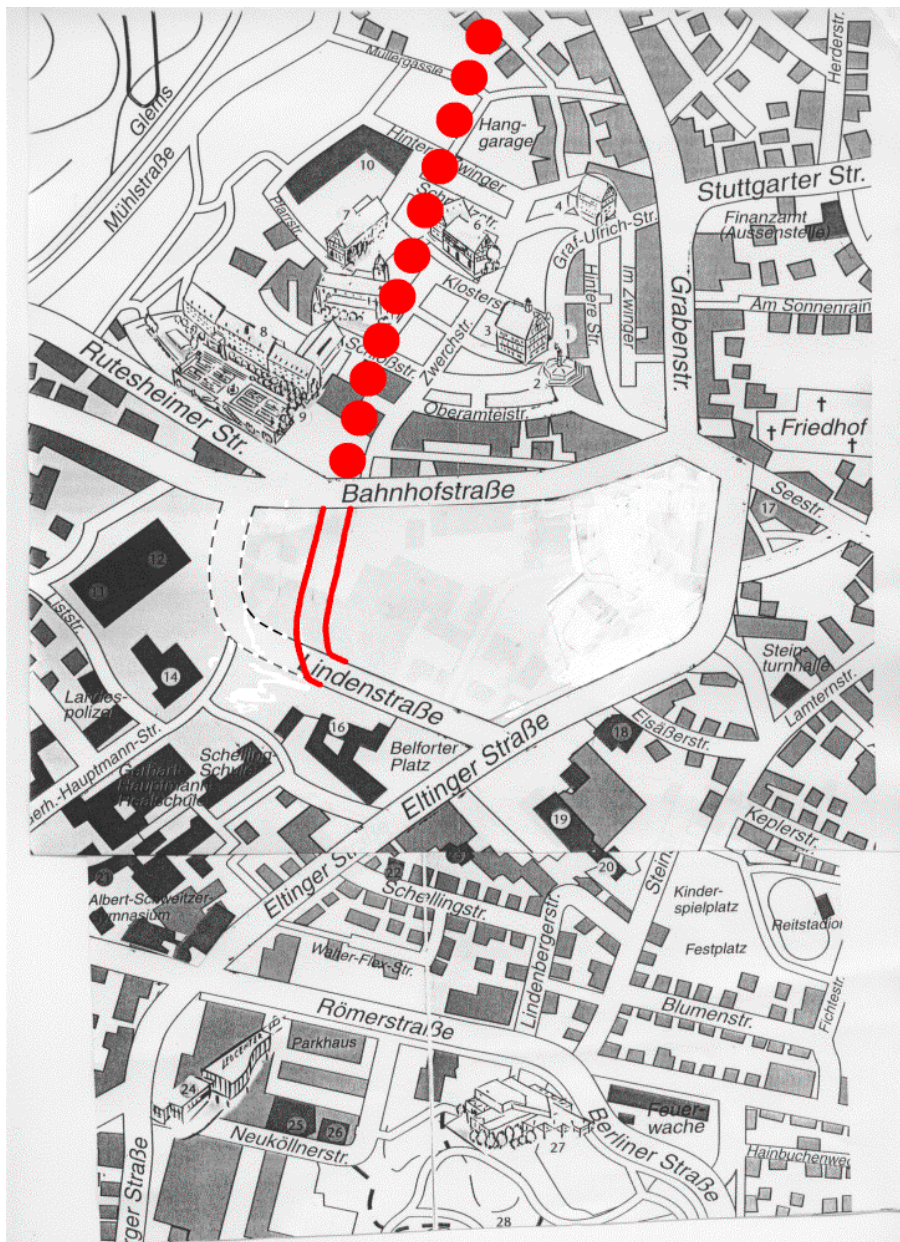


Bild 3: Altstadtunnel mit Tunnelmund Bändel-Kreuzung (Quelle: HAL.L.I.G)

Diese Variante hat folgende Vorteile (siehe Stellungnahme HAL.L.I.G. :



-
1. Kurzfristige Bereinigung der momentan schwierigen und gefährlichen Verkehrssituation im Bereich Bendel-Kreuzung.
 2. Durch die Verlegung der Lindenstraße wird dem JKG eine größere Vorfläche gegeben, die ausreichend Platz bietet, den Schulbereich zu sichern und Lärm und Verkehrsgefahren zu mindern. Darüber hinaus erwächst die Möglichkeit, den Busverkehr und die Bushaltestelle an der Bahnhofstraße zu optimieren.
 3. Anbindung und Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs vom Tunnel auf Lindenstraße (Stadtmitte), Bahnhofstraße (Bahnhof) und Rutesheimer Straße (Gartenstadt/Krankenhaus/ Berufsschulzentrum).
 4. Erschließung direkt an der sog. Zwischenstadt fördert vielfältige Entwicklungspotentiale für die Zeit nach Wüstenrot und dürfte von potentiellen Investoren besonders positiv bewertet werden.
 5. Unattraktiv für den überregionalen Durchgangs- und Umgehungsverkehr von und zum Autobahn-Westanschluss sowie von und zu der ausgebauten B295 und B464. Hierdurch entsteht kein Zwang zum Ausbau weiterer Zufahrtsstraßen für den zusätzlichen Durchgangs- und Umgehungsverkehr und damit kein zusammenhängendes Straßengebiet im Sinne einer Nord-West-Tagente, die von den Verkehrsplanern ebenfalls abgelehnt wird.
 6. Enge Anbindung der Neuen Stadtmitte entlastet deutlich die Feuerbacher und Grabenstraße.
 7. Direkte Anbindung der Parkkaverne bzw. Hanggarage ist möglich. Hierdurch würde sich die wirtschaftliche Attraktivität des Marktplatzes wesentlich erhöhen.
 8. Das günstige Steigungs- bzw. Höhenprofil sowie die zentrale Anbindung des Tunnels (Vermeidung von Umwegen) führen zu einer wesentlichen Reduktion des Schadstoffausstoßes. Darüber hinaus wird hierdurch die bauliche Erschließung und Anbindung des Tunnels erleichtert.
 9. Kein Eingriff in das Natur- und Wasserschutzgebiet Glemstal. Bewahrung des Glemstals als stadtnahes Erholungsgebiet und Identität prägendes Stadtelement. Hiermit verbunden können die Landschaftsplanungen aus STEP 2020 sowie von Büro Prof. Schmid (Leitlinie Glems, Re-Naturisierung Glems am Bahnhofsgelände, Verknüpfung der Grünelemente Alte Autobahntrasse – Stadtpark – Glemstal) weiter umgesetzt werden.
 10. Erleichterung der Umweltprüfungen und -auflagen, da die immissionskritischen Rahmenbedingungen des Glemstals (Schadstoff, Lärm und Immissionswetterlagen in typischer Tal- bzw. Trogtopographie) nicht berücksichtigt werden müssen.
 11. Die Verkehrsverlagerung führt zu keiner Belastung weiterer Wohngebiete.

Besondere Beachtung sollte auch der Umstand finden, dass die Leerstände in den Gebäuden „Alte Post“ und „Wüstenrot“ eine Umstrukturierung und bauliche Veränderungen ohnehin notwendig machen. Neuplanungen und Investitionen an den beschriebenen Stellen würden die aufgezeigten Möglichkeiten sofort zunichte machen.

Sollte auf einen Altstadttunnel im gegenwärtigen Zeitraum nicht verzichtet werden können, schlagen wir vor, zugunsten dieser Bendel-Lösung auf die Glemstal-Trasse zu verzichten und dies durch eine entsprechende Änderung des Tunnelkorridors im Flächennutzungsplan zu dokumentieren.



7 Zusammenfassung

Wir haben in unserer Stellungnahme samt Vorschlägen auf die folgenden Probleme hingewiesen und die folgenden Vorschläge gemacht (die in Klammern angegebenen Zahlen beziehen sich auf die Abschnitte der obigen Stellungnahme):

Hinweise auf Verfahrens- und Abwägungsfehler

1. Der Luftreinhalteplan sollte unbedingt in die Gesamtabwägung einbezogen werden. Der Erläuterungsbericht geht darauf nicht ein. Wir sehen darin einen erheblichen Abwägungsmangel **(Nr. 2.3)**.
2. Wichtige Unterlagen fehlen. Die öffentliche Auslegung war insoweit unvollständig. Im Erläuterungsbericht fehlt das Kapitel 17 "Umweltbericht". Wir sind der Auffassung, dass dies einen schwerwiegenden Verfahrensfehler darstellt **(Nr. 2.4)**.
3. Für die ‚Zwischenstadt‘ gibt es keine Planungen. Wir halten es für einen schweren Abwägungsfehler, für ein unklares Ziel die konkrete erhebliche Belastung eines anderen Stadtteils und die schwerwiegende Beeinträchtigung des Glemstals in Kauf zu nehmen **(Nr. 3.1 letzter Absatz)**.
4. Im Erläuterungsbericht werden Aspekte des Umweltschutzes nur gestreift, wesentliche Gesichtspunkte wie z.B. Immissionsschutz fehlen vollständig. Auch die Vorbelastungen der betroffenen Flächen werden nicht in die Abwägung einbezogen. Der Entwurf des Flächennutzungsplans ist insoweit in wesentlichen Punkten unvollständig. Wir halten dies für einen gravierenden Abwägungsfehler **(Nr. 4.2)**.
5. Angesichts der erheblichen Vorbelastung der Gartenstadt und der geplanten neuen Belastungen ist es unverständlich, dass eine Entlastung der Gartenstadt ausdrücklich verworfen wurde. Wir halten dies für einen deutlichen Mangel in der Planung und in der Abwägung der zu treffenden Maßnahmen **(Nr. 4.5)**.
6. In der Planung und im Erläuterungsbericht werden die Belange des Immissionsschutzes (Einhaltung der EU-Grenzwerte zur Luftqualität) nicht behandelt. Wir halten dies für einen schwerwiegenden und offensichtlichen Abwägungsfehler **(Nr. 5.4)**.
7. Das Fehlen einer Kosten-Nutzen-Untersuchung, bei der die Vorteile der Entlastung von Graben- und Eltinger Straße den sehr hohen Kosten der Glemstal-Trasse mit der massiven Beeinträchtigung der Bürger der Glemstal-Stadtteile und der Zerstörung des Glemstals sowohl grundsätzlich als auch bezüglich ihrer Notwendigkeit zum jetzigen Zeitpunkt gegenüber gestellt werden, halten wir für einen erheblichen Planungsmangel und für einen gravierenden Abwägungsfehler **(Nr. 5.7)**.

Vorschläge und Anregungen

8. Das neue Baugesetzbuch will insbesondere auch europäisches Umweltrecht umsetzen. Die Stadt will unter erheblichem Zeitdruck nach altem Recht verfahren. Wir sind der Auffassung und schlagen vor, dass angesichts der gerade in Leonberg erheblichen Umweltprobleme das neue Recht angewendet wird **(Nr. 2.2)**.



-
9. Der Flächennutzungsplan enthält als einzige Verkehrsmaßnahme den westlichen Altstadtunnel zur Entlastung der Feuerbacher/Graben/Eltinger Straße. Wir halten es für notwendig und schlagen vor, weitere verkehrliche Maßnahmen aufzunehmen, um zu einem echten integrierten Verkehrskonzept für die Gesamtstadt zu kommen (**Nr. 3.1**).
 10. Der Flächennutzungsplan entspricht nicht der Regionalplanung, da er die geforderte Berücksichtigung von Nähe und Lage des ÖPNV missachtet und überdies im Erläuterungsbericht die örtlichen und überörtlichen Zusammenhänge und die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen nicht darstellt. Wir halten es für notwendig und schlagen vor, dies nachzuholen (**Nr. 3.2**).
 11. Mit der Bekanntgabe des Luftreinhalteplans des Regierungspräsidiums ist in Bälde zu rechnen. Wir halten es für notwendig und schlagen vor, dass im Erläuterungsbericht darauf eingegangen und insbesondere eine Darstellung der Immissionssituation und der kleinklimatischen Verhältnisse einzelner Flächen gegeben wird (**Nr. 3.3**).
 12. Das Verkehrskonzept des Flächennutzungsplans enthält eine einzige Maßnahme. In Übereinstimmung mit den Forderungen des Regionalverbands halten wir es für notwendig und schlagen vor, Planungen zur Entlastung der Gesamtstadt vom Individualverkehr mit ihren jeweiligen Auswirkungen auf Flächen, Umwelt und Nachbargemeinden in das Verkehrskonzept aufzunehmen (**Nr. 4.1**).
 13. Dem Erläuterungsbericht ist nicht zu entnehmen, wie die neu berechneten Verkehrsbelastungszahlen zustande gekommen sind. Auf die Feststellungen der Landesstelle für Verkehrstechnik über die Stagnation und den teilweisen Rückgang der Verkehrsmengen wird nicht eingegangen. Wir halten es für wünschenswert und regen an, dies nachzuholen (**Nr. 4.3 Abs. 1**).
 14. Die prognostizierten Verkehrszahlen der B 295 in Richtung Ditzingen sind gegenüber den Prognosen für die übrigen Straßen nicht erklärbar hoch. Darauf haben wir schon bei der öffentlichen Anhörung hingewiesen. Wir regen an, die Berechnung der Zahlen zu erläutern (**Nr. 4.3 Abs. 2**).
 15. In naher Zukunft sind bedeutende Veränderungen des Verkehrsnetzes in und um Leonberg zu erwarten. Es ist abzusehen, dass die Ergebnisse ebenso zu einer anderen Einschätzung der Situation führen werden, wie die Einschätzung der ehemaligen Nord-West-Tangente jetzt nach kaum sechs Jahren. Wir halten es deshalb für notwendig und schlagen vor, die Auswirkungen dieser Veränderungen, die sich schon in einem verhältnismäßig kurzen Zeitraum zeigen werden, abzuwarten, bevor jetzt unvollständige Erkenntnisse sogar in einen Flächennutzungsplan einfließen (**Nr. 4.3 Abs. 3 und 4**).
 16. Zur Lage des Korridors des westlichen Altstadt-Tunnels haben Vertreter der Stadt bei der öffentlichen Anhörung am 17.1.2006 zugesagt, dass ein Tunnelmund östlich der Kreuzung bei der Fa. Polster-Bendel von der Korridortrasse noch erfasst wird. Wir halten es für wünschenswert und schlagen vor, dies zeichnerisch oder in den Erläuterungen klarzustellen (**Nr. 5**).
 17. Die Glemstal-Trasse unterscheidet sich nicht wesentlich von der verworfenen Nord-West-Tangente und wird ebenso den Durchgangsverkehr auf sich ziehen wie jene. Wir halten es deshalb für notwendig und schlagen vor, entsprechend der eigenen Argumentation der Stadt und der Gutachter darauf zu verzichten (**Nr. 5.1**).



-
18. Die Glemstal-Trasse führt zu einer ungerechten Verteilung der Verkehrslasten zum Nachteil der Gartenstadt, die auf ihrer schmalen Flächen auf drei großen Straßen von täglich 47.400 Fahrzeugen umfahren würde, was angesichts der Hanglage in nahezu allen Wohnlagen zu hören ist. Wir halten es für notwendig und schlagen vor, auch aus diesen Gründen auf die Glemstal-Trasse zu verzichten (**Nr. 5.2**).
 19. Die Glemstal-Trasse widerspricht den Zielen der Stadtentwicklungsplanung und der Fortschreibung des Landschaftsplanes. Wir halten es für notwendig und schlagen vor, auch aus diesen weiteren Gründen auf die Glemstal-Trasse zu verzichten (**Nr. 5.3**).
 20. Der Vorschlag der Lokalen Agenda Leonberg 21 für eine Bypass-Lösung ist im Erläuterungsbericht in die Abwägung nicht eingeflossen. Wir schlagen vor, dies nachzuholen (**Nr. 6.1**).
 21. Die Bürgerinitiative der Halde hat einen Altstadt-Tunnel mit südlichem Tunnelmund östlich der Bendel-Kreuzung vorgeschlagen. Falls ein gänzlicher Verzicht auf eine Tunnellösung nicht möglich ist, halten wir es für notwendig und schlagen vor, auf die Glemstal-Trasse zugunsten eines Tunnelmundes östlich der Bendel Kreuzung zu verzichten und diese Lösung ausdrücklich in den Erläuterungsbericht aufzunehmen (**Nr. 6.2**).

Die betroffenen Bürger müssen von Politik und Verwaltung einerseits eine hinreichend geschlossene Planung mit Berücksichtigung und Abschätzung der Folgen und andererseits eine Auseinandersetzung mit ihren Ängsten und Sorgen erwarten können, wenn sie sich nicht als Spielball der Politik sehen sollen und damit alles Vertrauen verlieren. Wir bitten daher, unsere Stellungnahme sorgfältig zu prüfen und in die weitere Planungen einzubeziehen.