

Gemeinde Rutesheim

Bürgermeisteramt Rutesheim - Postfach 11 61 - 71273 Rutesheim

An die
Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal
Schwabstraße 42

71229 Leonberg

Hauptamt

m.killinger@rutesheim.kdrs.de

| Ihre Nachricht vom | Bearbeitet von | Telefon-Durchwahl | Aktenzeichen | Tag |
|--------------------|----------------|-------------------|--------------|------------|
| | Herr Killinger | 5002-30 | Ki/Un | 17.04.2001 |

Nordumfahrung Rutesheim

Bezug: Ihr Brief an Herrn Oberbürgermeister Schuler, Stadt Leonberg

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Leonberg hat uns Ihren Brief entsprechend Ihrem Wunsch übersandt. Zunächst sind die wesentlichen Fakten klar zu stellen bzw. zu nennen:

Heute beträgt die Belastung in Rutesheim in der L 1180 Leonberger Straße am Ortsrand und somit auch in Leonberg in der Rutesheimer Straße westlich der so genannten GartenstadtKreuzung 18.300 Kfz am Tag, in der K 1059 Gebersheimer Straße 7.600 Kfz. Prognostizierte allgemeine Verkehrszunahme des Verkehrsgutachters Ingenieurbüro Dr. Bender + Stahl, Ludwigsburg, bis zum Jahr 2015 = + 28 %. Dies wären dann ohne entlastende Maßnahmen rd. 23.400 Kfz bzw. rd. 9.700 Kfz pro Tag ! Dies berücksichtigt beträgt im Jahr 2015 nach dem Ausbau der A 8 mit den Anschlussstellen Leonberg-West und Rutesheim die Zahl der Kfz in der L 1180 14.150, in der K 1059 7.050 somit 9.250 bzw. 2.650 weniger. Beim Bau einer Nordumfahrung (Planungsfälle 2 oder 3) in der L 1180 15.350 Kfz, in der K 1059 6.700, somit immer noch 8.050 bzw. 3.000 Kfz weniger. In Prozent 34 % bzw. 31 % weniger. Insgesamt also auch für Leonberg L 1180 und K 1059 deutlich weniger Kfz als heute bzw. im Jahr 2015

Weil die Entlastung für Rutesheim durch den Ausbau der Autobahn A 8 mit Anschlussstellen Rutesheim und Leonberg-West im wesentlichen nur auf der L 1180 eintreten würde und insbesondere nicht die Kreisstraßen K 1017 Flachter Straße, Heimerdinger Straße sowie K 1059 Gebersheimer Straße entlastet würden, ist die Nordumfahrung von Rutesheim nicht anstelle der Autobahn mit den Anschlussstellen notwendig sondern zusätzlich. Eine Übersicht über die prognostizierten Verkehrsbe- und -entlastungen ist beigefügt.

Die zeitlichen Abläufe sind dabei keineswegs "im Zusammenhang mit dem genannten Planfeststellungsverfahren" zu sehen. Die Chronologie der Vorgänge seit 1999 belegt dies:

Am 3. Februar 1999 sprachen sich in den Haushaltsreden zum Haushalt 1999 in öffentlicher Sitzung die beiden damals größten Gemeinderatsfraktionen CDU/UB und BWV (13 von 18 Gemeinderäten) für Untersuchungen aus, wie zusätzlich zur Autobahnkonzeption durch eine Umfahrung von Rutesheim, insbesondere durch eine Nordumfahrung, die Verkehrsbelastung der Durchfahrtsstraßen und der Ortskern von Rutesheim reduziert werden kann.

Am 21. Juni 1999 beschloss der Gemeinderat in öffentlicher Sitzung einstimmig (alle 3 Fraktionen CDU/UB, BVVV, SPD, die beiden Gemeinderäte der GABL und der Bürgermeister) das Ingenieurbüro Dr. Bender + Stahl mit den entsprechenden Untersuchungen zu beauftragen. Beauftragt wurde zunächst Teil A, Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung Rutesheim. Die Entscheidung über Teil B, Machbarkeitsstudie für eine Nordumfahrung, wurde zurückgestellt bis die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen vorliegen.

Zur Gemeinderatswahl am 24. Oktober 1999 nahmen alle Parteien und Wählervereinigungen eine Nordumfahrung bzw. Umfahrung von Rutesheim in ihre Wahlprogramme auf.

Am 22. März 2000 wurden im Gemeinderat in öffentlicher Sitzung die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bekannt gegeben. Es bestätigen sich die Befürchtungen, dass die erwarteten Entlastungen durch den Autobahnausbau mit den Anschlussstellen Rutesheim und Leonberg-West durch die zwischenzeitliche und künftige Verkehrszunahme zu einem erheblichen Teil aufgehoben werden. Die verbleibenden Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten wären höher als die tatsächliche Verkehrsbelastung 1979 war. Ziel des Generalverkehrsplans 1979 war aber diese Verkehrsbelastungen deutlich zu reduzieren. Bei der Fortschreibung 1989 waren die verbleibenden Verkehrsbelastungen zwar auch schon höher, wurden aber als noch akzeptabel gesehen. Eine Nordumfahrung würde weit mehr als angenommen die Ortsdurchfahrten entlasten. Der Unterschied zwischen einer vollständigen Westostumfahrung (Planungsfall 2) zu einer Teil- Nordostumfahrung (Planungsfall 1) ist gravierend. Verkehrsmenge auf einer Teil- Nordostumfahrung im Jahre 2015 bis zu 6.300 Kfz/24 h (Generalverkehrsplan 1989 Prognose für 2000 5.050 Kfz/24 h). Verkehrsmenge auf einer vollständigen Westostumfahrung bis zu 12.000 Kfz-/24 h (in den Generalverkehrsplänen 1979 und 1989 wurde dieser Planungsfall nicht errechnet). Es zeigt sich, dass eine vollständige Westostumfahrung nahezu die doppelt so hohe Verkehrsmenge und damit Verkehrsentslastungen in den Ortsdurchfahrten ergeben würde.

Am 10. Mai 2000 beschloss der Gemeinderat in öffentlicher Sitzung einstimmig (alle 4 Fraktionen BWV, UBR, CDU, SPD, die Gemeinderätin der GABL und der Bürgermeister) das Ingenieurbüro Dr. Bender + Stahl mit einer Machbarkeitsstudie für eine Nordumfahrung, Teil B der Verkehrsuntersuchung, zu beauftragen.

Am 19. Dezember 2000 wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie im Gemeinderat in öffentlicher Sitzung bekannt gegeben. Dabei hat sich die Machbarkeit einer Nordumfahrung ohne außergewöhnliche Maßnahmen und Eingriffe ergeben.

Am 12./13. Januar 2001 wurde die Machbarkeitsstudie in der Klausur des Gemeinderats erörtert.

Am 22. Februar 2001 wurden die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und Machbarkeitsstudie in einer Sonderveröffentlichung im Mitteilungsblatt für die Bürgerschaft dargestellt.

Am 05. März 2001 legten in öffentlicher Gemeinderatssitzung die Fraktionen im Gemeinderat, Gemeinderäte und der Bürgermeister ihre grundsätzlichen Auffassungen zur Machbarkeitsstudie Nordumfahrung dar. Alle vier Fraktionen (BVVV, UBR, CDU, SPD) und der Bürgermeister sprachen sich nach Abwägung der Für und Wider für eine Nordumfahrung in vollem Umfang aus. Offen blieb, ob mit oder ohne Anschluss der Heimerdinger Straße an die Nordumfahrung in und aus Richtung Rutesheim. GR Schlicher, GABL sprach sich für eine Teilnordumfahrung von der Flachter Straße bis zur Leonberger Straße aus.

Am 16. März 2001 fand eine Bürgerversammlung zum Thema Nordumfahrung in der Festhalle Rutesheim statt. Ca. 520 Besucher. 25 Äußerungen von Bürgerinnen und Bürger. Für eine Nordumfahrung 11, davon 2 für teilweise Nordumfahrung. Gegen Nordumfahrung 9, davon 3 für Südumfahrung. 5 Hinweise, Fragen.

In der Bürgerversammlung zum Thema Nordumfahrung Rutesheim am 16. März 2001 und in sonstigen Äußerungen wurde verschiedentlich eine Südumfahrung anstatt einer Nordumfahrung vorgeschlagen und bemängelt, dass die Zahlen der Verkehrsuntersuchung 1989 für eine Südumfahrung Rutesheim bei der Verkehrsuntersuchung 1999 nicht aktualisiert wurden. Der Gemeinderat hatte dies nicht beschlossen, da die Verkehrsuntersuchungen 1979 und 1989 erheblich höhere Verkehrsmengen/Verkehrsentlastungen für eine Nordumfahrung als für eine Südumfahrung ergaben. Deshalb wurde die Untersuchung einer Nordumfahrung beschlossen. Nicht weil dies bezweifelt wurde sondern um den Einwänden Rechnung zu tragen hat die Gemeindeverwaltung sofort nach der Bürgerversammlung am 19. März 2001 das Ingenieurbüro Bender + Stahl mit der Aktualisierung der Zahlen für eine Südumfahrung beauftragt und zwar für eine Trasse von der Pforzheimer Straße durch das Gewerbegebiet Bonholz zur Renninger Straße, entlang der Autobahn über die Bahnhofstraße zur Leonberger Straße und mit einer Verbindung zur Gebersheimer Straße. Dies unabhängig von der Machbarkeit einer Südumfahrung, wobei eine Südumfahrung technisch weit schwieriger wäre und weit mehr kosten würde als eine Nordumfahrung. Besonders schwierig der Anschluss der Renninger Straße und der Bahnhofstraße, da diese Straßen auf der Trasse einer Südumgehung beim Autobahnausbau mit langen Rampen über die Autobahn geführt werden, eine noch längere Brücke über das Eisengrifftal und die Kläranlage als die Brücke beim Autobahnausbau (134 m) und der Abstand zum Wohngebiet Mahdenwiesen auf der Süd- und Ostseite auf einem Kilometer Länge. Besonders aufwendig bei einer alternativen Trasse südlich der Autobahn zusätzlich zwei Brücken über die neue Autobahntrasse, einmal westlich der Renninger Straße und zudem östlich der Bahnhofstraße, zusätzlich zur Brücke über das Eisengrifftal.

Am 11. April 2001 wurden vom Ingenieurbüro Bender + Stahl die aktualisierten Zahlen für eine Südumfahrung vorgelegt und dem Gemeinderat erläutert. Veröffentlichung im Mitteilungsblatt vom 19. April 2001. Danach bestätigen sich für eine Südumfahrung deutlich niedrigere Verkehrsbelastungen und deutlich niedrigere Verkehrsentlastungen für alle Ortsdurchfahrten und den Ortskern als bei einer Nordumfahrung mit Ausnahme der K 1060 Renninger Straße

Wie dargestellt wird seit Februar 1999 das Thema Umfahrung intensiv bearbeitet. Das Thema ist nunmehr beschlussreif. Ein Verzögern wäre im Interesse des Gemeinwohls unvertretbar.

Dass das renommierte Ingenieurbüro Dr. Bender + Stahl, Ludwigsburg für zahlreiche Städte und Gemeinden und weitere öffentliche Auftraggeber Gutachten erstellt hat und erstellt, ist keinesfalls "pikant", sondern beweist vielmehr die Qualität der Arbeit und den guten Ruf.

Im übrigen ist die Nordumfahrung Rutesheim im Regionalverkehrsplan enthalten. Nur aufgrund der zeitlichen Abläufe konnte sie nicht bereits im ursprünglichen Entwurf aufgenommen sein, weil die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung Rutesheim 1989 damals noch nicht vorlag.

Nochmals die Klarstellung:

Durch die Nordumfahrung Rutesheim soll nicht der Ost-West- bzw. West-Ost-Durchgangsverkehr um Rutesheim geleitet werden. Dieser Ost-West- bzw. West-Ost-Durchgangsverkehr soll weiterhin auf die Autobahn mit den Anschlussstellen Rutesheim und Leonberg-West verlagert werden.

Durch die Nordumfahrung Rutesheim soll zusätzlich der Durchgangsverkehr und teilweise auch Ziel- und Quellverkehr aus bzw. in Richtung Norden um Rutesheim geleitet werden.

Die Autobahnanschlüsse Rutesheim und Leonberg-West verringern den Ost-West- bzw. West-Ost-Durchgangsverkehr in Leonberg und Rutesheim. Dagegen verstärkt der Autobahnanschluss Rutesheim den Verkehr aus bzw. in Richtung Norden durch Rutesheim. Dies wird noch dadurch verstärkt, dass im Norden von Rutesheim in nahezu allen Städten und Gemeinden Umfahrungen entweder bereits gebaut, im Bau oder geplant sind. (Heimerdingen, Schöckingen, Hirschlanden, Ditzingen, Münchingen, Schwieberdingen). Dazu kommt evtl. auch noch Hemmingen.

Ihre Folgerungen bezüglich Leonberg und Gebersheim/Höfingen sind unzutreffend. Die beigefügte Veröffentlichung zeigt auf, dass sich die Verkehrszahlen in/aus diesen Richtungen nur unwesentlich verändern.

Belastung 1999 L 1180 von/nach Leonberg 18300 Kfz/24h, K 1059 von/nach Gebersheim 7600 Kfz/24h. Prognose 2015 trotz Verkehrszunahme um 28 % Reduzierung L 1 1 80 von/nach Leonberg auf 15350 Kfz/24h, K 1050 von/nach Gebersheim 6700 Kfz/24h, Verlagerung auf die Autobahn 8750 Kfz/24h.

Die Planungsfälle der Verkehrsentwicklungsplanung Leonberg gehen von Belastungen der L 1 1 80 Rutesheimer Straße zwischen 16200 und 17800 Kfz/24h aus. Zudem auf der K 1 01 1 Gebersheimer Straße, nördlich Rutesheimer Straße 6400 - 8000 **Kfz-/24h**. Bei ca. 23000/25000 Kfz/24h auf der Kreuzung Rutesheimer / Gebersheimer Straße ist eine Differenz von + - 1 000 Kfz/24h von keiner entscheidenden Bedeutung.

Die dortige Verkehrsplanung ist aber Sache der Stadt Leonberg, die Gemeinde Rutesheim kann die dortigen Verkehrsprobleme mit oder ohne Nordumfahrung Rutesheim nicht lösen. Umgekehrt auch nicht die Stadt Leonberg die Rutesheimer Verkehrsprobleme.

Zu den Verkehrsplanungen Leonberg und Rutesheim haben im übrigen Besprechungen zwischen OB Schuler, EBM Schultheiss und dem Unterzeichneten stattgefunden. Am 22. 3. 2001 hat der Unterzeichnete und Verkehrsplaner Stahl dem Planungsausschuss des Gemeinderats Leonberg Vorstehendes erläutert. Ebenso ist eine Abstimmung mit den Planungen in den Städten und Gemeinden im Norden im Gange. Zudem erfolgt noch eine Abstimmung beim späteren Bebauungsplanverfahren.

Ihre Behauptungen / Unterstellungen treffen demnach nicht zu. Sie, die Sie verständlicher weise für eine Entlastung der Leonberger Wohngebiete Gartenstadt und Lohlenbach wirken, werden es der Gemeinde Rutesheim nicht verdenken, wenn sie bei Abwägung aller Für und Wider eine Nordumfahrung Rutesheim anstrebt, die die Ortsdurchfahrten und den Ortskern Rutesheim zusätzlich zu den Reduzierungen durch den Ausbau der Autobahn stark entlastet, z. B. auf der L 1 1 80 Leonberger-, Pforzheimer Straße um weitere 47 % von 15000 Kfz/24h auf 8000 Kfz/24h, auf der K 1017/1059 Flachter Straße um weitere 41 % von 17000 Kfz/24h auf 10000 Kfz/24h, auch wenn sich durch eine Nordumfahrung die Verkehrsentslastung in/aus Richtung Leonberg um wenige Prozente verringert. In/aus Richtung Gebersheim wird die Verkehrsentslastung durch eine Nordumfahrung Rutesheim sogar noch etwas günstiger. Die Gemeinde Rutesheim hat deutlich höhere Belastungen z. B. durch die Umfahrungen in Renningen hinzunehmen und ohne eine Nordumfahrung Rutesheim aus dem Norden.

Nochmals, die Gemeinde Rutesheim kann die Verkehrsprobleme in Leonberg, insbesondere in der Gartenstadt / Lohlenbach nicht lösen, weder mit noch ohne eine Nordumfahrung Rutesheim. Dies ist Aufgabe der Stadt Leonberg.

Mit freundlichen



Reichen