



# **Gemeinsame Stellungnahme zum Entwurf des Regionalverkehrsplans 2017**

**Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung**

**Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)**

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

April 2017

Verfasser und Ansprechpartner:

Ewald Thoma  
Schwabstr. 22  
71229 Leonberg

Internet: [www.agvl-leonberg.de](http://www.agvl-leonberg.de)

E-Mail: [info@agvl-leonberg.de](mailto:info@agvl-leonberg.de)

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Vorbemerkung .....	3
2	Altstadttunnel Leonberg.....	3
2.1	Entlastungswirkung .....	3
2.1.1	Schadstoffbelastung.....	4
2.2	Lärmbelastung .....	6
2.3	Mangel an Außerortsstrecken .....	9
2.4	Weitere Schutzgüter.....	10
2.5	Finanzierung .....	11
3	Altstadttunnel – Schlüssel für eine neue Umgehungsroute der Autobahnen mitten durch Leonberg.....	11
4	Wertung und Fazit .....	14

## 1 Einleitung und Vorbemerkung

Der vorliegende Entwurf des Regionalverkehrsplans 2017 sieht im Raum Leonberg folgende Straßenbaumaßnahmen vor, welche die Mitglieder der AGVL und der BiGG unmittelbar oder mittelbar betreffen:

- Altstadtunnel Leonberg
- A 81 Neubau AS Ditzingen-Süd
- Lückenschluss

Leider enthalten die vorliegenden Projektbeschreibungen nur zusammenfassende Informationen. Daher ist eine Beurteilung der Projekte nur eingeschränkt möglich. Wir können uns daher im Detail nur auf bekannte Unterlagen der Behörden aus früheren Veröffentlichungen beziehen und verweisen auf unsere diesbezüglichen Stellungnahmen.

Offensichtlich fehlen bisher auch wichtige Beurteilungskriterien wie z.B. Kosten-Nutzen-Analysen für diese Projekte. Gerade bei einem außerordentlich teuren Projekt wie dem Altstadtunnel Leonberg ist dies aber dringend geboten. Unrealistische Planungen sind reine Geldverschwendung.

Bei unserer Stellungnahme steht das Vorhaben 'Altstadtunnel Leonberg' wegen der unmittelbaren Betroffenheit unserer Mitglieder vor allem der BiGG und wegen seiner Schlüsselrolle für das regionale Verkehrskonzept im Mittelpunkt. Die beiden anderen Vorhaben wirken auf die Stadt Leonberg nicht unmittelbar ein, sie haben dennoch erhebliche Auswirkungen auf den gesamten Raum Leonberg, welche im Kapitel 3 ausführlich dargestellt sind.

In dieser Stellungnahme wird der Begriff 'Entwurf' als Abkürzung für 'Entwurf des Regionalverkehrsplans 2017' verwendet.

## 2 Altstadtunnel Leonberg

Die [zusammenfassende Beurteilung des Entwurfs \(Steckbrief\)](#) zeigt bereits auf, wie fragwürdig dieses Projekt ist:

*„Mit dem Altstadtunnel wurde für Leonberg eine innerstädtische Lösung untersucht. Diese Lösungen können, da mangels neuer Außerortsstrecken **nur vergleichsweise wenig Fahrleistung aus der Stadt heraus verlagert** werden kann, beim Kriterium Ent- / Mehrbelastung von Ortsdurchfahrten rechnerisch nur **geringere Wirkungen** erzielen als Umfahrungen. Durch die Verlegung des Verkehrs in den Tunnel wird jedoch die Fahrleistung an bebauten Straßen erheblich reduziert und die Belastung durch Feinstaub und Lärm verringert. Angesichts der Verkehrsbelastung, der nur mittleren Betroffenheit von Schutzgütern sowie der geringen Flächeninanspruchnahme ist somit ein hoher Bedarf erkennbar.*

Selbst diese so genannten 'geringeren' Wirkungen gibt es bei genauer Betrachtung nicht, und insbesondere die Schlussfolgerung des letzten Satzes steht in krassem Widerspruch zu den Detaildarstellungen des [Umweltberichts](#) des Entwurfs.

### 2.1 Entlastungswirkung

Tatsächlich wird kein einziger Fahrleistungskilometer aus der Stadt heraus verlagert. Es findet lediglich eine Verlagerung von einem Stadtgebiet in ein anderes Stadtgebiet statt. Gemäß Ihrer eigenen Darstellung steht der Entlastung an einer Stelle in Höhe von 21.000

km/Tag sogar einer höheren Belastung von 22.300 km/Tag an anderer Stelle gegenüber. Wie man daraus eine Entlastungswirkung um 70% ableiten kann, ist nicht nachvollziehbar.

Der Entwurf bestätigt diesen Widerspruch auch durch die Zusammenfassung im Umweltbericht. Dort steht:

*„Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Fauna/Flora/Biodiversität und Boden zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch **können die lokalen Auswirkungen**, vor allem für die Erholungsfunktion, **erheblich** sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden“.*

Der dann folgende Satz als Schlussfolgerung:

*„Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine sehr hohe Ent- aber auch eine Mehrbelastung von Ortsdurchfahrten gegenüber.“*

ist nicht verständlich und klingt seltsam unlogisch. Offensichtlich stammt dieser Text aus einem standardisierten Textbaukasten für Umgehungsstraßen. Der Altstadtunnel ist aber, wie im Entwurf auch richtig beschrieben, keine Umgehungsstraße, sondern eine weitere innerstädtische Straße.

Die 'lokalen Auswirkungen' können nicht in ein nachgelagertes Planungsverfahren verlagert werden, weil sie so essentiell sind, dass sie die Genehmigungsfähigkeit des Projektes insgesamt in Frage stellen. Im Folgenden wird z.B. nachgewiesen, dass der Altstadtunnel in der Gesamtabwägung sogar die Schadstoff- und Lärmbelastung erhöht und damit die wichtigsten Ziele des Projektes verfehlt werden. Damit müsste die Planung sofort eingestellt werden. Die Fortführung der Planung wäre reine Geldverschwendung und würde durch die Folgewirkungen der Planung, wie z.B. Offenhaltung von Flächen, Einschränkungen bei Baugenehmigungen in betroffenen Bereichen, Wertverlust für Grundstücke usw. erheblichen zusätzlichen Schaden anrichten.

**Wir weisen auch ausdrücklich darauf hin, dass die km-Angaben unvollständig sind, weil die Maßnahme nicht nur den Tunnel umfasst, sondern auch die Straßen nach dem Tunnelmund im Glemstal.** Diese Straßen könnten nicht ohne wesentliche bauliche Veränderungen den massiven zusätzlichen Verkehr aus/zum Tunnel aufnehmen. Insbesondere betrifft dies

- die (schmale) Mühlstraße,
- die unübersichtliche Kreuzung der Mühlstraße mit der Bahnhofsstraße,
- die bereits heute schwierige 'Bendel-Kreuzung' (Bahnhofsstraße, Rutesheimer Straße, Lindenstraße),
- den gesamten Bahnhofsbereich.

Dass dies offensichtlich nicht berücksichtigt wurde, zeigt, dass die durchgeführten Untersuchungen in einem wesentlichen Punkt unvollständig sind. Inwieweit der vorgesehene Großkreisel nach dem Tunnelmund und der dafür notwendige Abriss von Wohnhäusern berücksichtigt wurde, ist unklar.

### 2.1.1 Schadstoffbelastung

Der Schadstoffausstoß verringert sich durch eine Verlegung des Verkehrs in einen Tunnel nicht. Der Ausstoß erfolgt lediglich an einer anderen Stelle - am Abluftkamin. Tatsächlich

wird der Schadstoffausstoß alleine schon aufgrund der im Entwurf dargestellten höheren Fahrleistungen höher werden. Insofern ist die entsprechende Aussage des Entwurfs nicht nachvollziehbar. Hinzu kommen noch folgende Fakten, welche den Schadstoffausstoß als Folge des Tunnels noch weiter erhöhen:

Im Glemstal selbst gibt es kein einziges wichtiges innerstädtisches Ziel, welches durch den Tunnel besser erreichbar wäre als ohne Tunnel. Damit sind Ziele wie z.B. die Geschäfte und Einrichtungen der Altstadt oder der neuen Stadtmitte gemeint. Im Glemstal gibt es nur Wohngebiete. Selbst für die Wege zum Bahnhof ist der Tunnel nicht nützlich. Durch die Verlagerung des Verkehrs durch den Tunnel ins Glemstal müssten vielmehr Umwege gefahren und größere Höhenunterschiede als bisher überwunden werden. Dies erhöht den Energieverbrauch und damit auch den Schadstoffausstoß und könnte im Übrigen dazu führen, dass die durch den Tunnel erwartete Entlastungswirkung im Bereich Feuerbacher- Straße / Grabenstraße deutlich überschätzt wird, da die Autofahrer Umwege kaum akzeptieren werden. Die Feuerbacher Straße und die Grabenstraße können auch nicht verkehrsberuhigt werden, weil der dort verbleibende Verkehr immer noch erheblich ist. Der Tunnel kann dort nur vom Nord-Süd-Verkehr entlasten, nicht vom etwa gleich hohen bzw. wahrscheinlich noch höheren West/Ost-Verkehr (siehe Verkehrsentwicklungsplan).

Außerdem ist das enge Glemstal durch den dortigen geringeren Luftaustausch nachweislich erheblich anfälliger für die Anreicherung von Luftschadstoffen. Dies bestätigen klimatologische Gutachten und Schadstoffmessungen.

Ausgerechnet an der immissionstechnisch ungünstigsten Stelle an der Clausenmühle und damit unmittelbar an der Wohnbebauung entstände der vermutlich verkehrsreichste und neuralgischste Verkehrsknoten Leonbergs, da sich dort der Nord-Süd und der Ost-Westverkehr der Stadt treffen würden. Bereits das Gutachten von Dr. Brenner und Münnich im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Leonberg hat dort ein hohes Staurisiko dargestellt. Ein solcher neuralgischer Verkehrsknoten würde drastisch die Emissionen erhöhen, und die durch die Tallage hohe Inversionsgefahr würde zusätzlich die daraus resultierende Immissionsbelastung erhöhen. Grenzwertüberschreitungen wären dort unvermeidbar.

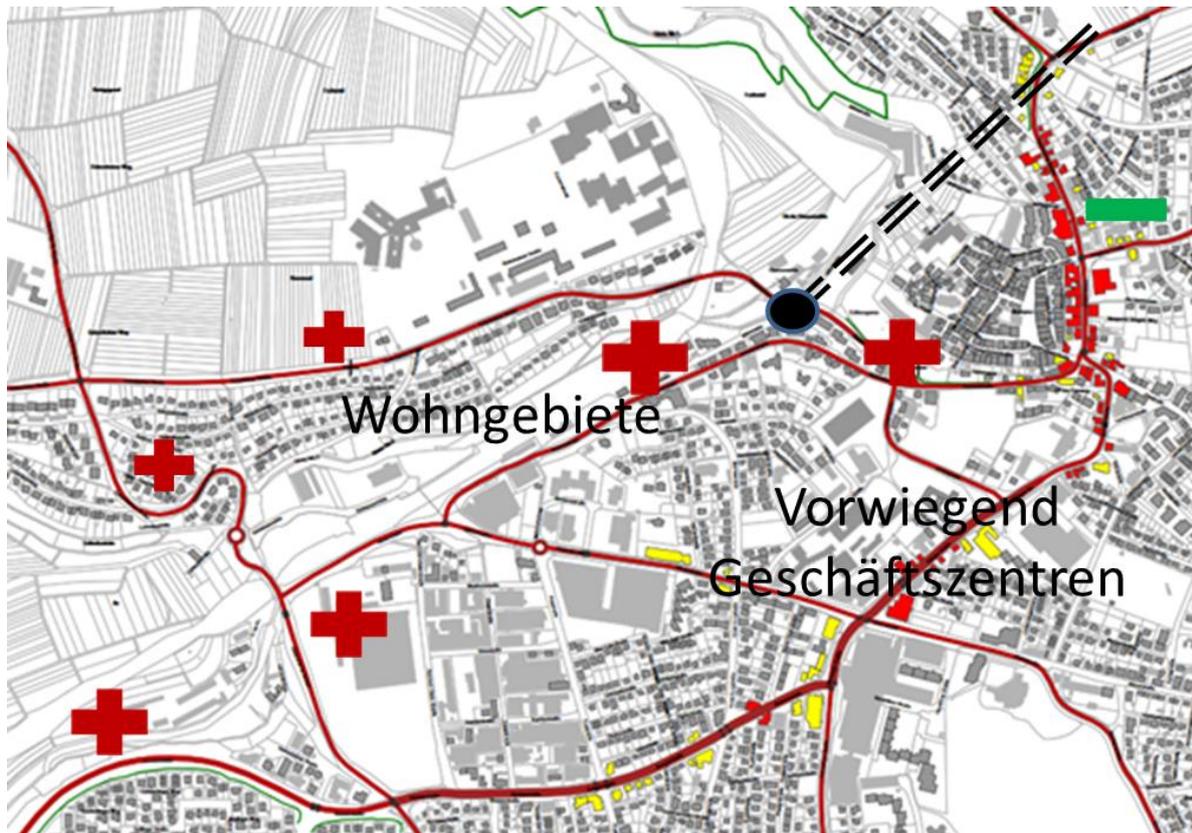
Man kann es auch einfach so zusammenfassen: Das Problem Grabenstraße würde lediglich ein paar hundert Meter westlich an eine immissionstechnisch noch ungünstigere Stelle verlegt und die Gesamtbelastung der Stadt durch Schadstoffe würde weiter erhöht. Dabei ist noch nicht einmal der zusätzlich induzierte überörtliche Verkehr, wie in Kapitel 3 beschrieben, berücksichtigt.

**Die Lösung eines Schadstoffproblems durch Verlagerung an eine andere Stelle ist gemäß der EU-Richtlinien nicht zulässig, insbesondere nicht wenn die Verlagerung zu einer Mehrbelastung in einer Umweltzone führt. Damit ist der Tunnel nicht genehmigungsfähig.**

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf neue Hinweise aus der Medizin, dass nicht nur die unmittelbare Schadstoffbelastung an Straßen, sondern die Hintergrundbelastung der Städte akut gesundheitsgefährdend sein kann. Dazu gehören Smoglagen, wie sie im letzten Winter aufgetreten sind. Hier sei auf eine in der Ärzteschaft auf großes Interesse stoßende [Untersuchung](#) hingewiesen, die einen Zusammenhang der starken Grippewelle des letzten Winters mit den langen Perioden hoher Feinstaubkonzentration für möglich hält.

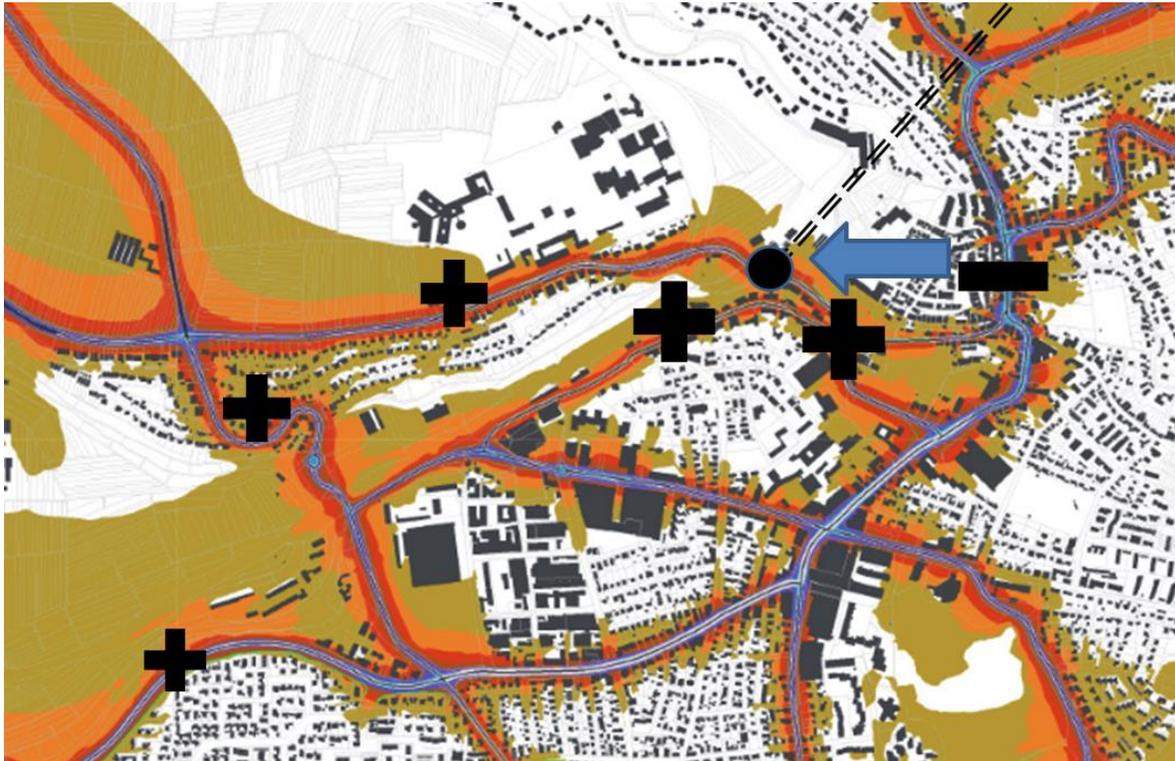
## 2.2 Lärmbelastung

Beim Thema Lärmbelastung ist die Bilanz noch verheerender. Das Argument, dass im Tunnel keine Lärmbelastung für Anwohner entsteht, ist eine Binsenweisheit. Bei diesem Vorhaben viel entscheidender ist, dass der Tunnel die Verkehrsführung wesentlich verändern würde. Er würde dadurch eine erhebliche **zusätzliche** Belastungswirkung entfalten, da er den Verkehr vor allem in gewachsene Wohngebiete im Glemstal und in der Gartenstadt, aber auch in weitere Stadtteile führen würde. Dies zeigt das folgende Bild:



Der Tunnel ist durch die gestrichelte schwarze Linie markiert. Der schwarze Kreis markiert die Lage des Tunnelmundes und den Großkreisel, der dort gebaut werden müsste. Die roten Kreuze markieren die Straßenbereiche, welche zusätzlich belastet werden. Das grüne Minus-Zeichen markiert die Straßen, welche entlastet werden. Die gelb und rot gezeichneten Gebäude sind entweder tagsüber über 70 db(A) oder nachts über 60 db(A) belastet.

Diese Karte zeigt nur die Spitzenbelastungen. **Gerade das Glemstal und die Gartenstadt sind bereits jetzt durch Straßenverkehr mit Lärm knapp unter diesen Spitzenpegeln erheblich vorbelastet.** Vor allem die Rutesheimer Straße und die Gebersheimer Straße gehören zu den verkehrsreichsten innerstädtischen Straßen in Leonberg. Dies zeigt die folgende Karte aus der Lärmkartierung, welche die Tagesbelastung durch die bestehenden Straßen darstellt:



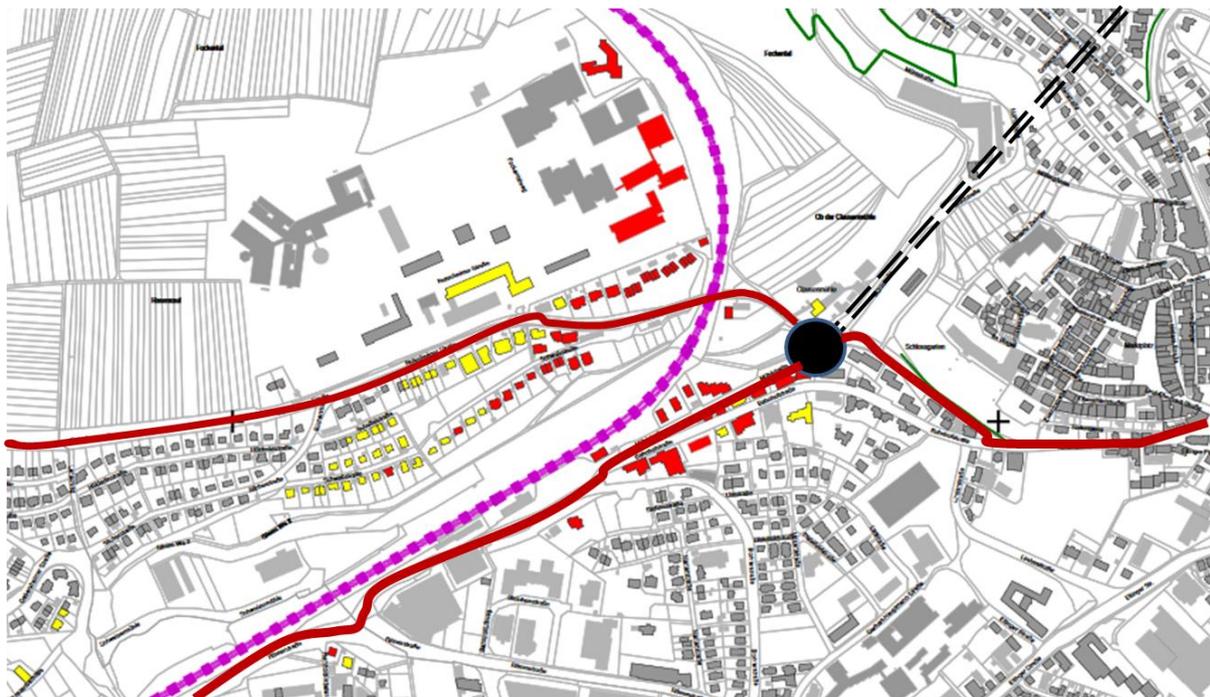
Die Kreuze markieren die Mehrbelastung. Das Minuszeichen die Entlastung.

Diese Karte zeigt auch die Unrichtigkeit der Aussage im Entwurf, dass "die Fahrleistung an bebauten Straßen erheblich reduziert würden". Vielmehr trifft das Gegenteil zu: Die Lärmpegel würden sich durch den zusätzlichen Verkehr von und zum Tunnel auf der Rutesheimer Straße, der Lindenstraße (insbesondere auch am gerade im Bau befindlichen neuen Wohnquartier unter der Altstadt), an der Gebersheimer Straße und besonders stark an der Mühlstraße deutlich erhöhen. **Die Zahl der von hohen Lärmpegeln betroffenen Anwohnern in Leonberg würde in der Gesamtbetrachtung durch den Tunnel daher deutlich zunehmen.**

Dies ist jedoch nur die Betrachtung der Lärmwirkung des Straßenverkehrs. Diese Umverteilung des Straßenverkehrs würde ausgerechnet einen Stadtbereich betreffen, der bereits durch die Eisenbahnstrecke in erheblicher Weise vorbelastet ist. Der folgende Ausschnitt aus der Lärmkartierung des Entwurfs der Lärmaktionsplans Leonberg zeigt dies sehr deutlich:



Die folgende Karte zeigt, dass in diesem Bereich sogar viele Gebäude über den vor Gericht als gesundheitsschädlich geltenden Lärmpegeln liegen:



Dies sind die gelb und rot gezeichneten Häuser, welche durch den Bahnlärm entweder tagsüber über 70 db(A) oder nachts über 60 db(A) belastet sind. Betroffen sind auch Schulgebäude der Berufsschule Leonberg. **Die Anzahl der von der Umverteilung des Verkehrs**

**durch den Tunnel betroffenen Häuser ist bereits heute ähnlich hoch wie in dem Bereich, welcher entlastet werden soll.**

**Da solche Werte rechtlich als Gesundheitsgefährdung bewertet werden, dürfen dort keine weiteren Maßnahmen durchgeführt werden, welche die Lärmpegel noch weiter erhöhen.**

Genau dies würde aber durch den Tunnel bewirkt. Vor allem wären ausgerechnet viele der durch den Schienenverkehr bereits unzulässig hoch vorbelasteten Gebäude betroffen. Ein wirkungsvoller Lärmschutz ist dort aufgrund der dann sehr hohen Pegel und der unterschiedlichen Lage der Straße und Schienen sowie der äußerst beengten Lage im Glemstal kaum machbar. Da die Rutesheimer Straße und die Gebersheimer Straße zu den verkehrsreichsten innerstädtischen Straßen gehören, ist es auch wahrscheinlich, dass an weiteren Gebäuden der Gartenstadt und des Glemstals die Schwelle zur rechtlichen Gesundheitsgefahr überschritten würde.

Ganz sicher würden die Vorsorgegrenzwerte für Wohngebiete (49 db(A) nachts, 59 db(A) tagsüber) an sehr vielen Gebäuden überschritten werden. **Damit wären mit hoher Wahrscheinlichkeit erheblich mehr Menschen zusätzlich betroffen als an anderer Stelle entlastet werden könnten.** Eine Gesamtlärm- Kartierung, welche dies zeigen könnte, liegt leider nicht vor.

**Damit wäre der Tunnel auch aus Lärmschutzgründen nicht genehmigungsfähig.**

### **2.3 Mangel an Außerortsstrecken**

Falsch ist auch die Aussage, dass es einen Mangel an Außerortsstrecken gäbe. Es gibt sogar Außerortsstrecken mit höchster Kapazität in Form der A 8 und der A81. Insbesondere im Planfeststellungsverfahren zum Westanschluss Leonberg wurde damit argumentiert, dass diese Autobahnen eine Umfahrung und damit Entlastung von Leonberg darstellten. Die Bundesstraße B295 wurde entsprechend auf die Autobahn verlegt. Dieser Effekt wurde seitens der Stadt nach Inbetriebnahme des Anschlusses durch die Vorlage von Verkehrszahlen bestätigt und als großer Erfolg in der Öffentlichkeit dargestellt. Der Innerortsverkehr habe sich dadurch erheblich reduziert – gerade auch in den Bereichen, welche durch den Altstadtunnel weiter entlastet werden sollen. Aus dem Regionalverkehrsplan ist nicht zu entnehmen, dass der Innerortsverkehr in Leonberg zunehmen wird. Daher ist der Bedarf für einen solchen Tunnel nicht nachvollziehbar. Oder soll die B 295 nach Fertigstellung des Altstadtunnels wieder durch die Stadt verlaufen?

**Leonberg hat sich durch die Art der durchgeführten Maßnahmen auf den Autobahnen und der B 295 und durch verpasste Chancen in der Vergangenheit in eine Situation gebracht, dass keine weitere Entlastung des innerstädtischen Individualverkehrs durch neue Straßenbaumaßnahmen möglich ist.**

Der Tunnel ist lediglich eine Scheinlösung. Um die Innenstadt vom Individualverkehr zu entlasten, gibt es wirksamere Lösungen, wie z.B. die Stärkung des Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) und neue städtische Mobilitätskonzepte. Das Potential dazu ist gerade in Leonberg noch bei weitem nicht ausgeschöpft und wäre erheblich billiger als jede Tunnellösung (siehe unsere Stellungnahmen zum Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan sowie zu den Planfeststellungsverfahren und weiteren zahlreichen Schreiben zu anderen Anlässen an die zuständigen Behörden). Daher ist nicht nachvollziehbar, warum der Tunnel überhaupt notwendig sein soll.

## 2.4 Weitere Schutzgüter

Im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Leonberg ist der Bereich vom geplanten Tunnelmund des Altstadtunnels nördlich der Mühlstraße bzw. der Bahnhofsstraße zwischen der Rutesheimer Straße (an der Clausenmühle) und der Gebersheimer Straße (an der Bahnunterführung)) als so genannte Umstrukturierungsfläche dargestellt. Der Hauptverkehr aus/zum Tunnel würde somit direkt an dieser Erholungsfläche vorbeiführen. Das folgende Bild zeigt den entsprechenden Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan. Die Fläche ist in dem Plan schraffiert dargestellt. Der Tunnelmund würde in der rechten oberen Ecke des Ausschnitts liegen:



Mit dieser Kennzeichnung sind lt. Flächennutzungsplan folgende Ziele verbunden:

*„Die Bereiche Bahnhof und Berliner Straße stellen zwei weitere wichtige Bindeglieder im Stadtgefüge der Stadt Leonberg dar. Eine Entwicklung im Bereich Gartenstadt erfordert im Besonderen eine Verbesserung der Anbindung für Fußgänger und Radfahrer. Der Bahnhofsbereich stellt hier ein wesentliches Bindeglied dar. Darüber hinaus soll vor allem der öffentliche Raum aufgewertet werden. Insbesondere die Glens als wichtiger Frei- und Erholungsraum soll in eine Entwicklungskonzeption eingebunden werden.“*

Diese Zielsetzung wäre durch den enormen Verkehr an dieser Stelle Makulatur, d.h.

- **Ein wichtiger Natur- und Erholungsraum der Stadt würde erheblich entwertet.** Die Glensau ist in diesem Bereich noch einer der ganz wenigen ungestörten Naturräume der Stadt. Dort gibt es noch seltene Amphibienarten wie z.B. Salamander und viele anderen Arten.
- **Der Bahnhof würde durch den erheblichen zusätzlichen Verkehr in seiner Funktion als Nahverkehrsknotenpunkt empfindlich gestört.** Bei starkem Verkehrsaufkommen würde der ÖPNV möglicherweise zum Erliegen kommen. Bereits heute geht es dort sehr eng zu, insbesondere nach dem Bau des großen Parkhauses. Der enorme zusätzli-

che Straßenverkehr aus dem Tunnel würde den Bahnhofsbereich für die Reisenden zu einem gefährlichen Ort machen. Die Aufenthaltsqualität für die Reisenden und Fußgänger wäre katastrophal. Die Fußgänger und Radfahrer, insbesondere auch die Benutzer des Mühlenradweges, wären gefährdet. Dies alles wäre kontraproduktiv für die Verlagerung von Individualverkehr zum ÖPNV. Dass ausgerechnet der Regionalverband als Betreiber der S-Bahn so etwas fördert, ist erstaunlich und zeigt beispielhaft, welche Prioritäten dem Regionalverkehrsplan wohl tatsächlich zu Grunde liegen.

Der Tunnelmund würde direkt unter der Silhouette der Altstadt liegen. Die Wiesen unterhalb der Altstadt würden weitgehend zerstört. Der einmalige Gebäudekomplex der Clausenmühle würde direkt an einem großen Verkehrskreisel liegen. **Insgesamt würde das historische Stadtbild an dieser Stelle dem Moloch Verkehr geopfert.** Auch Wohnhäuser müssten abgerissen werden und die ruhige Mühlstraße wäre plötzlich eine Hauptverkehrsstraße. Aus der Projektbeschreibung ist nicht zu entnehmen, wie diese Probleme überhaupt gelöst werden könnten. Wie schon beschrieben, gehörten dazu auch bauliche Maßnahmen. Nicht zuletzt entstünden dadurch auch erhebliche Zusatzkosten.

## 2.5 Finanzierung

Die Investitionskosten für die Maßnahme werden mit 60 Mio € angegeben. Wir halten diese Zahl für viel zu niedrig. Zum einen gibt es die gleichen Baurisiken wie beim unweit gelegenen Engelbergtunnel mit den bekannten Problemen von Anhydrit, zum anderen werden die Baukosten bis zu einer eventuellen Realisierung noch erheblich steigen. Außerdem fehlen in der Aufstellung völlig die Kosten für Folgemaßnahmen im weiterführenden Straßennetz des Glemstales.

Noch kritischer sind die Betriebskosten, da sie bei Tunneln sehr hoch sind und jährlich anfallen. Auch die verhältnismäßig starke Steigung könnte sich negativ auswirken, da die Entlüftung verhältnismäßig teuer würde.

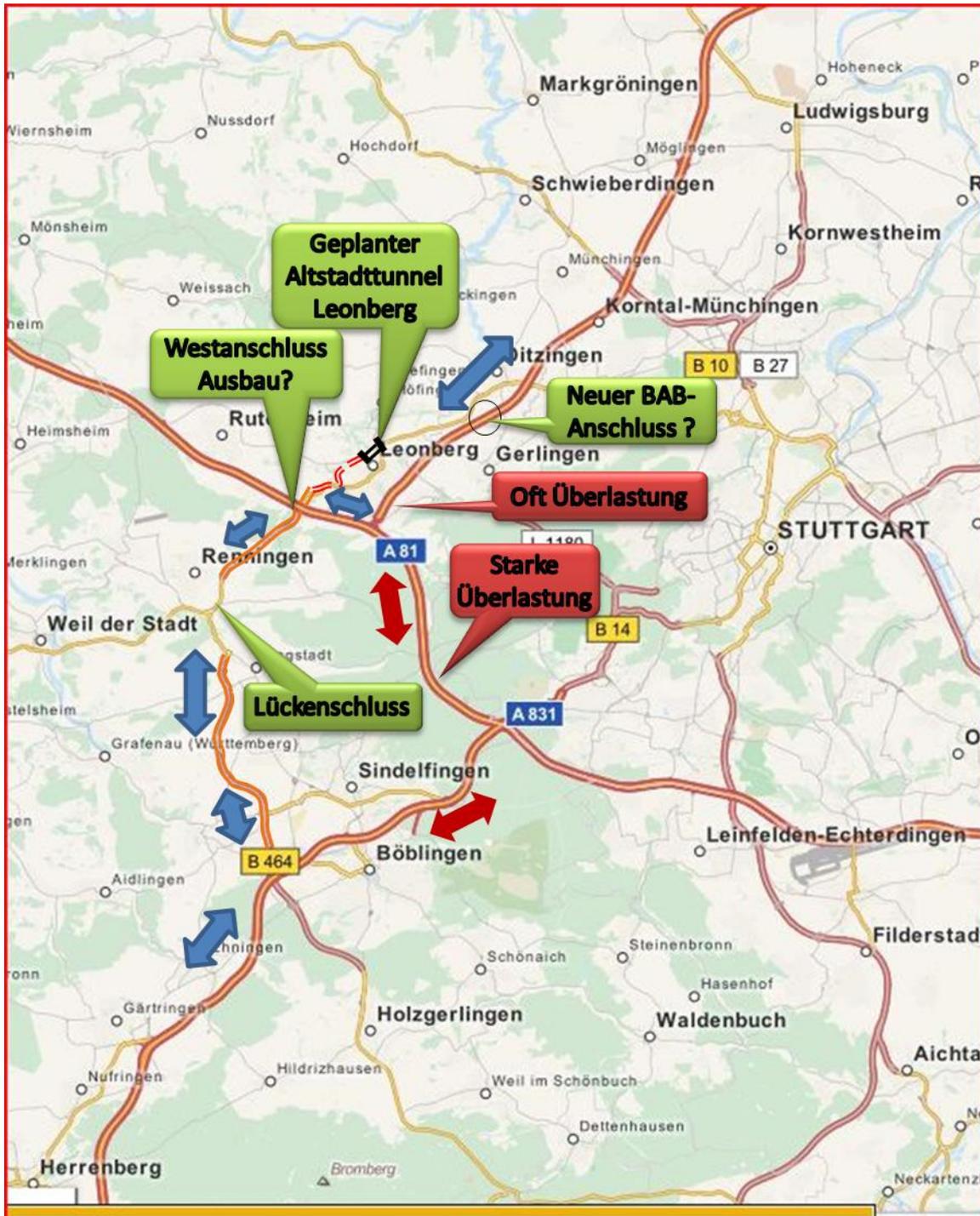
Der Tunnel müsste von der Stadt finanziert werden. Dies hat das Regierungspräsidium erst kürzlich bei einem Gespräch mit der AGVL und den Renninger Bürgerinitiativen ausdrücklich bestätigt. Zwar wären möglicherweise Investitionszuschüsse denkbar, aber die Betriebskosten müsste die Stadt wohl vollständig übernehmen. **Angesichts der schon seit Jahrzehnten desolaten Finanzlage der Stadt Leonberg ist dies völlig undenkbar. Die Region steht hier auch in der Verantwortung, Städte von Planungen abzuhalten, welche deren finanziellen Ruin bedeuten würden.**

## 3 Altstadtunnel – Schlüssel für eine neue Umgehungsroute der Autobahnen mitten durch Leonberg

Der Altstadtunnel hätte auf den Verkehr mit Quelle und Ziel in der Kernstadt nahezu keinen Einfluss, weil der nördliche Tunnelmund außerorts liegt und daher für diesen Verkehr nicht nutzbar ist. Der größte Teil des Ziel und Quellverkehrs, d.h. des Verkehrs der von außen kommt oder nach außen geht, wäre entweder nicht betroffen oder er müsste, wie bereits beschrieben, Umwege fahren, um zu den gewünschten Zielen im Stadtzentrum zu gelangen. Umwege werden von den Autofahrern erfahrungsgemäß nicht akzeptiert. Die vorliegenden Verkehrsprognosen gehen aber von einer 70% Entlastung der Grabenstraße aus. Dies ist viel zu optimistisch. Wer würde schon aus Richtung Gerlingen oder Ditzingen zunächst ins Glemstal zur Clausenmühle runter (mit der dortigen Staugefahr an einem hoch belasteten Kreisverkehr) und dann wieder hoch über die enge Rutesheimer Straße und die Lindenstraße zum Leo-Center fahren? Solche unrealistische Annahmen liegen aber der Prognose zu Grunde!

Den mit Abstand größten Nutzen hat der Altstadtunnel zweifellos nur für den Nord/Süd Durchgangsverkehr. Lt. Verkehrsentwicklungsplan ist dieser Verkehr derzeit vergleichsweise gering. Der Entwurf geht davon aus, dass dies auch mit dem Tunnel so bliebe, da er nur von 2% zusätzlich induziertem Verkehr ausgeht. Diese Zahl ist völlig unrealistisch.

Tatsächlich würde durch den Tunnel vor allem in Verbindung mit den beiden anderen Vorhaben "Lückenschluss" und "A 81 Neubau AS Ditzingen-Süd" eine **neue regional bedeutsame Verbindung zwischen den Räumen Böblingen/Calw und dem Raum Ditzingen/Gerlingen** geschaffen. Sie würde sich zusätzlich auch bestens als **Alternative zur Umfahrung des Nadelöhrs und der Dauerbaustelle Engelbergtunnel der A81 und des Leonberger Dreiecks** eignen. Damit würde sich die Belastung der Bürger der Stadt Leonberg durch zusätzlichen Durchfahrtsverkehr weiter erheblich erhöhen. Das folgende Bild zeigt diese regionale Konstellation auf:



Auch die bereits bestehenden massiven Probleme von **Autobahn-Ausweichverkehr durch das Stadtgebiet von Leonberg** würden erheblich weiter verschärft. Der vermeintliche Zweck des Tunnels würde konterkariert, weil auch die Grabenstraße davon betroffen wäre. Der ‚Verkehrsdruk‘ der Autobahnen um Leonberg ist so groß, dass erfahrungsgemäß insbesondere bei Staus alle vorhandenen Alternativ- Möglichkeiten bis zur Kapazitätsgrenze ausgenutzt werden.

**Es bedarf sicherlich keiner weiteren Beschreibung, wie stark sich die im vorigen Kapitel beschriebenen Belastungen weiter erhöhen würden und wie verheerend die Gesamtbilanz des Vorhabens für die Stadt Leonberg insgesamt ausfallen würde.**

Die Stadt Leonberg geht offensichtlich sogar davon aus, dass dieses Szenario eintritt und widerspricht somit den Verkehrsprognosen des Entwurfs. Denn in Ihrer Stellungnahme zum Entwurf fordert sie ein Junktin zwischen dem Bau eines neuen Anschlusses an die A 8 bei Ditzingen und dem Bau des Altstadttunnels. Im Klartext bedeutet dies: Der durch den neuen Anschluss befürchtete zusätzlich induzierte Verkehr von der Autobahn in Richtung Leonberg soll auf die dargestellte Route über den Altstadttunnel geleitet werden. Möglicherweise verspricht man sich davon Investitionszuschüsse.

Diese Haltung kann gegenüber den betroffenen Bürgern nur als zynisch bezeichnet werden. Statt von der Stadt Schaden abzuwenden, versucht man, einen Deal auf Kosten vieler Leonberger Bürger zu machen. Denn bereits ohne Altstadttunnel würde dieser neue Anschluss mehr Verkehr in die Stadt bringen. Daher sollte sich Leonberg ein Beispiel an der Stadt Gerlingen nehmen und diesen Anschluss bedingungslos ablehnen.

#### 4 Wertung und Fazit

**Der Altstadttunnel würde in Leonberg erheblich mehr Schaden anrichten als sein sehr begrenzter Nutzen je rechtfertigen könnte.**

Er würde:

- die Verkehrsbelastungen in der Stadt nur umverteilen und noch weiteren erheblichen zusätzlichen Verkehr in die Stadt führen,
- insbesondere würde er eine neue regional bedeutsame Route aus dem Raum Ditzingen/Gerlingen in Richtung Calw/Böblingen durch die Stadt ermöglichen,
- weiteren Autobahnverkehr in die Stadt führen, weil er eine kurze und bequeme Umgehung des Engelbergtunnels ermöglichen würde,
- die Innenstadt nur in einem vergleichsweise kleinen Bereich und relativ wenig entlasten,
- die Zahl der Bürger der Stadt, die bereits heute von gesundheitsgefährdendem Lärm und Schadstoffen betroffen sind, weiter erhöhen,
- bereits erheblich vorbelastete Wohngebiete in völlig unzumutbarer Weise noch weiter über das gesetzlich zulässige Maß hinaus belasten und würde daher kaum genehmigungsfähig sein,,
- den einzigartigen Naturbereich der Glemsaue gefährden und die nach dem Flächennutzungsplan zu entwickelnde Erholungszone im Glemstal entwerten,
- den Bahnhofsbereich und damit das Zentrum des ÖPNV der Stadt in seiner Funktion gefährden und wäre damit kontraproduktiv für die Verlagerung von Individualverkehr zum ÖPNV,
- das historische Stadtbild der Altstadt aus Richtung Glemstal verunstalten.

Der Tunnel hat nicht die geringste Chance für eine Finanzierung im Planungszeitraum und darüber hinaus, weil er **die Stadtfinanzen vor allem durch seine hohen Betriebskosten endgültig ruinieren würde.**

Die Stadt Leonberg ist bereits jetzt die im Verhältnis zu ihrer Größe mit Abstand am stärksten von Regional- und Fernverkehr belastete Stadt der Region. Der gesamte Fernverkehr und große Teile des Regionalverkehrs im Großraums Stuttgart konzentrieren sich in unmittelbarer Nähe des Stadtgebiets. Diese inzwischen für die Leonberger Bürger unerträgliche Situation ist nicht zuletzt durch die bisherige Regionalplanung zustande gekommen, aber auch mit der Unterstützung durch die politisch Verantwortlichen der Stadt Leonberg, welche diese Planungen immer bereitwillig unterstützt haben und dafür bisher kaum Gegenleistungen, wie z.B. angemessene Lärmschutzmaßnahmen für die Bürger erhalten haben.

Nicht vergessen darf man in diesem Zusammenhang auch die allmähliche Verlagerung des internationalen Güterzugverkehrs in den letzten Jahren von der Gäubahnstrecke in Stuttgart auf die Strecke Kornwestheim/Böblingen, welche die Lärmbelastung in großen Teilen von Leonberg ebenfalls wesentlich erhöht hat. Der Tunnel würde ausgerechnet in Bereichen, die davon bereits massiv betroffen sind, die Lärmbelastung weiter erhöhen.

Es mag vielleicht aus Sicht der Regionalplanung verlockend sein, diese Vorgehensweise weiter fortzusetzen, um mit Hilfe des Altstadtunnels weiteren Regional- und Fernverkehr durch Leonberg schleusen zu können und damit die Autobahnprobleme etwas abzumildern.

**Aus Leonberger Sicht wäre es jedoch geradezu ein Schildbürgerstreich, wenn die Stadt aus eigenen Mitteln weiteren Regional- und Fernverkehr in die Stadt holen würde, dies auch noch selbst finanzieren würde und damit das Wohl der eigenen Bürger mutwillig aufs Spiel setzen würde.**

**Daher bitten wir die Region, die Vorhaben ‚Altstadttunnel‘ und ‚A 81 Neubau AS Ditzingen-Süd‘ aus dem Regionalplan zu streichen.** Stattdessen bitten wir die Region um Unterstützung für Maßnahmen, welche die Belastungssituation durch die Autobahnen und die B 295 sowie die internationale Güterzugstrecke erträglicher machen.

Vorschläge dazu haben wir in unseren Stellungnahmen zum Luftreinhalteplan, zum Lärmaktionsplan Leonberg, zu den Planfeststellungsverfahren des Raumes Leonberg sowie vielen Schreiben aufgrund anderer Anlässe an die zuständigen Behörden genügend gemacht.