

STADT LEONBERG

Dezernat C
Stadtplanungsamt
Daniel Fluhrer

Drucksache 2007
Ortschaftsrat
Planungsausschuss

Gemeinderat

Nr. 7/3 ö.

28. Juni 2007
und 19. Juli 2007
24. Juli 2007

Vorgangsdruksachen: DS 2007 P 7
DS 2007 P 7/1
DS 2007 P 7/2

Verhandlungsgegenstand


Stadtumbau „Zwischenstadt“ Leonberg - Verkehrskonzeption


Kenntnisnahme und Beschlussvorschlag

Empfehlung an den Gemeinderat:

1. Von der Vorstellung der Ergebnisse zu den verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen der unterschiedlichen Verkehrsvarianten wird Kenntnis genommen.
2. Die Lage des Altstadttunnelportals wird auf Grundlage der Ergebnisse zu den verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen der Untersuchung auf den Austrittsbereich der Variante A2 (westlicher Korridor mit leicht verlegtem Tunnelmund in Richtung Osten) beschlossen und wird somit Grundlage der weiteren verkehrlichen und städtebaulichen Planungen.
3. Die genaue Lage der neuen Ost-Westverbindung im Bereich des Stadtumbaugebietes (neue Lindenstraße) mit der zukünftigen verkehrlichen Bündelungswirkung der beiden heutigen Achsen Bahnhofstraße und Lindenstraße soll auf Basis der dargestellten Varianten a und b im städtebaulichen Wettbewerb konkretisiert werden.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die beschlossene verkehrliche Konzeption nach Variante A2 im Bereich Mühlstraße / Rutesheimer Straße zu konkretisieren.
5. Die Verwaltung wird beauftragt,
 - a) eine Planung für den zukünftigen Altstadttunnel vorzulegen, die Grundlage einer ersten Kostenschätzung ist.
 - b) mit den zuständigen Stellen eventuelle Fördermöglichkeiten abzuklären.

Leonberg, 28. Juni 2007


Inge Horn
Bürgermeisterin


Bernhard Schuler
Oberbürgermeister

1. Zusammenfassung

Vor dem Hintergrund stadtstrukturell entscheidender Weichenstellungen im Bereich des Stadtbbaus Leonberg hinsichtlich der gesamtstädtischen Verkehrssituation muss als Grundlage weiterer städtebaulicher Konkretisierungsschritte (insbesondere im städtebaulichen Wettbewerb) die Entscheidung des zugrundeliegenden Verkehrsnetzes getroffen werden. Aufbauend auf den bisherigen Entscheidungen zur Verkehrskonzeption im Rahmen des Stadtentwicklungsprozesses und des Flächennutzungsplanverfahrens muss der verbliebene Korridor des zukünftigen Altstadtunnels auf seine verkehrlichen sowie städtebaulichen Auswirkungen hin untersucht und auf eine Achse definitiv festgelegt werden. Im Folgenden sind die Ergebnisse dieser Verkehrsuntersuchung dargelegt.

2. Ziel der Maßnahme

Ziel der Verkehrsuntersuchung war es, die verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen der denkbaren Verkehrstrassen des aus dem Flächennutzungsplanverfahren definierten Altstadtunnellekorridors und der angrenzenden Verkehrsachsen, insbesondere im Bereich des Stadtbaugebiets, aufzuzeigen, um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für unbedingt notwendige weitere planerische Festlegungen zu erhalten.

3. Sachverhalt

Mit dem am 27. Februar 2007 verabschiedeten Grundsatzbeschluss des Gemeinderates stellt sich die Stadt den anspruchsvollen Aufgabenstellungen des Stadtbbaus im Bereich „Zwischenstadt“ zwischen Altstadttrand und Römerstraße.

Ausgehend von den Ergebnissen des Stadtentwicklungsprozesses und der Konkretisierung der Themenbereiche Verkehr, Freiflächen- und Siedlungsstruktur im Rahmen des integrativen Planungsprozesses zum Flächennutzungsplan 2020 soll nun für den Stadtbau im Bereich „Zwischenstadt“ zwischen Altstadt und Römerstraße die den folgenden Planungen zugrunde liegende Verkehrskonzeption definiert werden.

Im Rahmen des Stadtentwicklungsprozess und im Flächennutzungsplanverfahren wurden alle prinzipiellen Netzfälle von der westlichsten bis zur östlichsten Lage analysiert und waren Grundlage der endgültigen Festlegung eines Altstadtunnellekorridors zwischen Glemstal und der Kreuzung Bahnhofsstraße / Rutesheimer Straße. Damit wird das Verkehrswegenetz der Stadt mit der Grabenstraße als derzeit einzige Nord-Süd-Achse im nördlichen Stadtgebiet zukünftig mit einer weiteren Nord-Süd-Achse verstärkt, und die verkehrlich stark belastete Achse Feuerbacher Straße / Grabenstraße um ca. 50% entlastet.

In unmittelbarem Zusammenhang mit dem Themenkomplex Stadtumbau im Bereich „Zwischenstadt“ steht die Frage nach der genauen Lage des übergeordneten Verkehrsnetzes der Gesamtstadt und damit auch der Lage des Altstadttunnelmundes im Bereich der Innenstadt. Zur Untersuchung der gesamtverkehrlichen Auswirkungen und der Lage des Altstadttunnels wurde die Planungsgruppe Kölz aus Ludwigsburg beauftragt. Untersucht wurden sämtliche prinzipiellen und alternativen Planungsvarianten hinsichtlich der Lage des Tunnelmundes und der daran anschließenden Verkehrswege im Bereich der „Zwischenstadt“. In mehreren Arbeitssitzungen zwischen der Planungsgruppe Kölz und der Stadtverwaltung wurden die Ergebnisse des jeweiligen Untersuchungsschritts beraten und einander gegenüber gestellt, mit dem Ziel, konkrete, zielführende und belastbare Lösungen aus der Vielfalt an denkbaren Varianten herauszuarbeiten.

Untersucht wurden folgende Fragestellungen:

- Welche prinzipiellen Möglichkeiten der Lage eines Altstadttunnels mit seinem Tunnelaustritt im Rahmen des vorgegebenen Korridors aus dem FNP sind städtebaulich und verkehrstechnisch darstellbar?
- Welche prinzipiellen Möglichkeiten einer Ost-West-Achse aus der Bündelung der heutigen Bahnhofstraße und der Lindenstraße sind städtebaulich und verkehrstechnisch darstellbar?
- Welche prinzipiellen Möglichkeiten einer direkten Führung der Grabenstraße auf die Eltinger Straße (ohne die heutige Verschwenkung) sind städtebaulich und verkehrstechnisch darstellbar?

Zur planerischen Beurteilung der einzelnen Trassenlagen insbesondere im Hinblick auf die verkehrsprognostischen und städtebaulichen Auswirkungen ist es jeweils entscheidend, an welcher Position im Stadtgebiet der Tunnelaustritt liegt.

Im Kern stellen sich folgende Varianten einer prinzipiellen Tunnellage dar:

Variante A1

Altstadttunnel mit Austritt im westlichen Bereich des Planungskorridors auf der Achse „Mühlstraße“.

Variante A2

Lage des Altstadttunnels und des Tunnelmundes im westlichen Bereich des Planungskorridors entsprechend der Variante A1, jedoch mit einem weiter Richtung Osten versetzten Austritt, etwa unterhalb des Amtsgerichtes.

Variante B

Altstadttunnel im östlichen Bereich des Planungskorridors mit der Tunnelöffnung im Bereich der heutigen Kreuzung Bahnhofsstraße / Rutesheimer Straße (sog. „Bendel - Kreuzung“). **Anmerkung: Diese Variante wird aufgrund der schon mehrfach untersuchten und ausgeschiedenen Trassenalternativen eines Altstadttunnels im östlichen Stadtgebiet als „mittige“ Lage tituliert. Sie entspricht dem östlichen Korridorrand des Flächennutzungsplans.**

Variante C

Altstadttunnel im östlichen Planungskorridor mit einem Tunnelaustritt östlich der der heutigen Kreuzung Bahnhofsstraße / Rutesheimer Straße (sog. „Bendel - Kreuzung“)

Variante D

Lage des Altstadttunnelmundes mittig im Planungskorridor

Die planerische Überprüfung der beschriebenen Alternativen führte zum Ausscheiden der Planungsvarianten C und D. Bei einem Tunnelmund östlich der „Bendel-Kreuzung“ (Variante C) ergeben sich unterhalb der historischen Altstadtsilhouette in der Summe kaum lösbare verkehrstechnische, topografische und stadtgestalterische Probleme. Eine direkte Zusammenführung des Tunnelmundes in mittlerer Lage des Korridors (Variante D) auf die Rutesheimer Straße ist aufgrund der topografischen eingeschnittenen Straßenlage verkehrstechnisch und planerisch nicht darstellbar. Aus diesen Gründen wurde nach eingehender Abwägung aller Vor- und Nachteile der aufgeführten Alternativen die Varianten A1, A2 und B in eine Konkretisierung der Untersuchung aufgenommen und weiter ausgearbeitet.

Hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Alternativen auf das städtische Gesamtverkehrsnetz wurden Netzfälle mit einem Prognosehorizont für das Jahres 2020 durch das Ingenieurbüro Brenner berechnet und sind im Folgenden dargestellt (siehe auch Planunterlagen als Anlage 1 dieser Drucksache):

Auswirkungen der (westlichen) Lage des Tunnelaustritts nach Variante A (A1 und A2) auf das Gesamtverkehrsnetz der Stadt Leonberg

Mit einer prognostizierten Verkehrsmenge von rund 21.600 Kfz/24h des neuen Altstadttunnels stellt sich eine deutliche Entlastungswirkung im Bereich der nördlichen Eltinger Straße, der Grabenstraße und der Feuerbacher Straße ein.

Verkehrsentlastungen der Planungsvariante A (A1 und A2)

Prognosehorizont 2020 in Kfz/24h

	Status quo	Variante A	Veränderung	
Eltinger Straße südlich	23.700	19.100	-4.600	-19%
Eltinger Straße nördlich	22.300	16.600	-5.700	-25%
Grabenstraße	28.200	13.300	-14.900	-52%
Feuerbacher Straße	22.100	10.400	-11.700	-53%
Brennerstraße	20.900	17.000	-3.900	-19%

Quelle: Planungsgruppe Kfz / Ingenieurbüro Brenner

Dabei bündelt sich der Verkehr im Altstadttunnel und bringt für die westlichen Hauptachsen der Stadt auch Verkehrszunahmen im Bereich der Mühistraße, der Rutesheimer Straße (west), der Römer- und der Gebersheimer Straße.

Verkehrsbelastungen der Planungsvariante A (A1 und A2)

Prognosehorizont 2020 in Kfz/24h

	Status quo	Variante A	Veränderung	
Gebersheimer Straße südl.	11.000	14.600	+3.600	+33%
Römerstraße westlich	14.500	17.000	+2.500	+17%
Rutesheimer Straße	14.300	16.500	+2.200	+15%
Mühistraße	4.900	14.400	+9.500	+193%
Lindenstraße	10.200	15.400	+5.200	+51%

Quelle: Planungsgruppe Kfz / Ingenieurbüro Brenner

Auswirkungen der (mittigen*) Lage des Tunnelaustritts nach Variante B auf das Gesamtverkehrsnetz der Stadt Leonberg

* (Anmerkung siehe Beschrieb der Variante A2)

Mit einer prognostizierten Verkehrsmenge von rund 22.300 Kfz/24h des neuen Altstadttunnels stellt sich ebenfalls eine deutliche Entlastungswirkung im Bereich der nördlichen Eltinger Straße, der Grabenstraße und der Feuerbacher Straße ein.

Verkehrsentlastungen der Planungsvariante B

Prognosehorizont 2020 in Kfz/24h

	Status quo	Variante B	Veränderung	
Eltinger Straße südlich	23.700	23.000	-700	-2%
Eltinger Straße nördlich	22.300	15.800	-6.500	-29%
Grabenstraße	28.200	11.900	-14.300	-51%
Feuerbacher Straße	22.100	9.000	-13.100	-59%
Brennerstraße	20.900	19.200	-1.700	-8%

Quelle: Planungsgruppe Kfz / Ingenieurbüro Brenner

Dabei bündelt sich der Verkehr im Altstadttunnel und bringt für die westlichen Hauptachsen der Stadt auch Verkehrszunahmen im Bereich der Mühlstraße, der Rutesheimer Straße (West), der Römer- und der Gebersheimer Straße. Mehr als eine Verdopplung der Verkehrsbelastung ergibt sich als direkte Auswirkung der Tunnelmundlage im Bereich der Lindenstraße.

Verkehrsbelastungen der Planungsvariante B

Prognosehorizont 2020 in Kfz/24h

	Status quo	Variante B	Veränderung	
Gebersheimer Straße südl.	11.000	12.800	+1.800	+16%
Römerstraße westlich	14.500	15.400	+900	+6%
Rutesheimer Straße	14.300	16.400	+2.100	+15%
Mühlstraße	4.900	9.600	+4.700	+96%
Lindenstraße	10.200	21.500	+11.300	+111%
Rutesheimer Straße östlich		23.400		

Quelle: Planungsgruppe Kfz / Ingenieurbüro Brenner

Gegenüberstellung der verkehrlichen Auswirkungen der Varianten A und B

Die verkehrliche Wirkung und der Bündelungseffekt des Altstadttunnels stellt sich bei beiden Varianten als nahezu identisch (21.000 zu 22.300 Kfz/24h) dar. Eine deutliche Entlastungswirkung für die heute einzige Nord-Süd-Achse im nördlichen Stadtgebiet (Feuerbacher Straße/ Grabenstraße / Ellinger Straße) mit einer Reduktion um etwa die Hälfte der Verkehrsbelastung ist für beide Varianten festzuhalten. Die angestrebte Lösung der unbefriedigenden Verkehrssituation im Bereich der Altstadt kann damit erreicht werden.

Belastungsunterschiede zeigen sich jeweils bei den Richtung Süden anschließenden Verkehrswegen und auch bei der als Ost-West-Verteiler zwischen den Achsen vermittelnden östlichen Rutesheimer Straße (zwischen Mühlstraße und Lindenstraße) und der Lindenstraße. So bringt die Variante A (westliche Lage) eine deutlich stärkere Verkehrszunahme für die Mühlstraße um ca. 5.000 Kfz/24h im Vergleich zur Variante B (mittige* Lage) mit sich, da sie direkt auf diese Achse zuführt. Dafür wirkt sie aber auch um ca. 5.000 Kfz/24h weniger belastend auf die Ost-West-Verbindung (östliche Rutesheimerstraße und Lindenstraße). Damit wird die Verknüpfung der Altstadt mit der Stadtmitte als zentrales Thema des Stadtumbaus verkehrlich nicht unterbunden.

Die mittige* Tunnelmundlage der Variante B zeigt sich verkehrlich sehr stark belastend auf die topografisch schwierige Lage im Bereich des Stadtumbaugebietes und führt zu einem hoch belasteten Knotenpunkt an der Stelle der heutigen „Bendel“-Kreuzung.

Sie kann auch die südliche Eltinger Straße mit ihrem heute stark belasteten Knotenpunkt an der Römerstraße (Römergalerie / Leo-center) nicht entlasten. Dies gelingt jedoch mit einer Reduktion um rund 4.000 Kfz/24h bei der Variante A, da die westliche Achse im Unterschied zur mittigen* den innerstädtischen Verkehr weiträumiger auseinanderziehen kann. Die im Vergleich zum status quo deutliche Mehrbelastung der Mülhstraße (von derzeit 4.900 auf 14.400 Kfz/24h) bei dieser Variante erfordert eine besondere Behandlung und Integration der Straße in die bebaute Stadtstruktur und in den Naturraum.

* siehe Anmerkung zur Beschreibung der Variante B

Gegenüberstellung der verkehrlichen Auswirkungen beider Varianten

Prognosehorizont 2020 in Kfz/24h (Hervorhebung von deutlichen Unterschieden)

Absolut

	Status quo	Variante A	Variante B
Eltinger Straße südlich	23.700	19.100	23.000
Eltinger Straße nördlich	22.300	16.600	15.800
Grabenstraße	28.200	13.300	11.900
Feuerbacher Straße	22.100	10.400	9.000
Brennerstraße	20.900	17.000	19.200
Gebersheimer Straße südl.	11.000	14.600	12.800
Römerstraße westlich	14.500	17.000	15.400
Rutesheimer Straße	14.300	16.500	16.400
Mülhstraße	4.900	14.400	9.600
Lindenstraße	10.200	15.400	21.600

Quelle: Planungsgruppe Kfz / Ingenieurbüro Brenner

Gegenüberstellung der verkehrlichen Auswirkungen beider Varianten

Prognosehorizont 2020 in Kfz/24h (Hervorhebung von deutlichen Unterschieden)

Veränderung

	Status quo	Variante A	Variante B
Eltinger Straße südlich	23.700	-4.600	-700
Eltinger Straße nördlich	22.300	- 5.700	-6.500
Grabenstraße	28.200	-14.900	-14.300
Feuerbacher Straße	22.100	-11.700	-13.100
Brennerstraße	20.900	- 3.900	-1.700
Gebersheimer Straße südl.	11.000	+3.600	+1.800
Römerstraße westlich	14.500	+2.500	+900
Rutesheimer Straße	14.300	+2.200	+2.100
Mülhstraße	4.900	+9.500	+4.700
Lindenstraße	10.200	+5.200	+11.300

Quelle: Planungsgruppe Kfz / Ingenieurbüro Brenner

Städtebauliche Auswirkungen der Lage des Tunnelaustritts nach Variante A

Im Vergleich zur Variante B eröffnet die geringere Verkehrsbelastung im Bereich des Stadtumbaugebietes mehr planerische Optionen der Verbindung von Altstadt und Stadtmitte. Die stadtstrukturell wünschenswerte Lage des Bahnhofes an einer der Hauptachsen des städtischen Verkehrsnetzes ergibt sich wie selbstverständlich aus der Tunnelaustrittslage der Variante A, da sie in ihrer Lage direkt darauf zuführt. Dies erfordert in der weiteren Planung einen sensiblen Umgang mit der bestehenden Stadtstruktur im Bereich der Mühlstraße.

Städtebauliche Auswirkungen der Lage des Tunnelaustritts nach Variante B

Der Tunnelaustritt im Bereich der heutigen „Bendel“-Kreuzung erfordert besondere verkehrstechnische Maßnahmen in Bezug auf die Dimensionierung und die Gestaltung des Knotenpunktes. Mit seiner Lage unterhalb des Schlosses stört er ein homogenes Bild einer freigestellten und sensiblen Altstadtsilhouette. Auch vor dem Hintergrund der besonderen topografischen Tallagensituation wirkt die höhere verkehrliche Belastung der Ost-West-Verbindung (Rutesheimer Straße / Lindenstraße) im Vergleich zur Variante A räumlich eher trennend zwischen Altstadt und Stadtmitte und steht damit dem grundlegenden Ziel des Stadtumbaus entgegen, nämlich einer Zusammenführung dieser beiden Stadtteile.

Städtebauliche Überprüfung der Lage der neuen Ost-West-Achse (Lindenstraße) im Bereich des Stadtumbaugebietes

Als Grundlage einer fundierten Beurteilung städtebaulicher Auswirkungen der Tunnelvarianten wurden unterschiedliche Ost-West-Verkehrsachsen im Stadtumbaugebiet planerisch untersucht und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Tauglichkeit und städtebaulichen Auswirkung bewertet. Dabei wurden jene Trassen verworfen, die nördlich der heutigen Lage der Lindenstraße verlaufen. Eine Überprüfung der Lage und der extremen topografischen Situation anhand von Geländeschnitten ergaben denkbar schwierige städtebauliche Ausgangssituationen für das Planungsgebiet des Stadtumbaus, ohne entscheidende verkehrliche Verbesserungen hervorzurufen.

Im Gegensatz dazu stellt sich die Situation im Bereich der heutigen Lindenstraße und südlicher davon durch die einfachere topografische Lage dar. Hier ergibt sich eine denkbare Alternative im Unterschied zur Beibehaltung der Trassenlage im Bereich der heutigen Lindenstraße (Variante a) im südlichen Untersuchungsgebiet (Variante b). Durch eine Drehung der „neuen“ Lindenstraße kann die südliche orthogonale städtebauliche Struktur zwischen Römerstraße und Gerhart-Hauptmann-Straße in das neue Stadtquartier überführt werden, ohne zerschnittene Baufelder und Restflächen durch eine schräg führende Straße zu erzeugen. Als Ergebnis beispielhafter Flächenlayoutentwürfe für das Stadtumbaugebiet innerhalb der Arbeitsgruppe ergaben sich anhand der unterschiedlichen Straßenlagen neue planerische und stadtstrukturelle

Perspektiven. Da eine Entscheidung für eine der beiden Varianten a oder b keinen entscheidenden verkehrlichen Einfluss auf das übergeordnete Verkehrsnetz hat, wird empfohlen, die Entscheidung anhand der Ergebnisse des noch folgenden städtebaulichen Wettbewerbs zu treffen.

Städtebauliche Überprüfung der Lage des Tunnelmundes im westlichen Bereich (Variante A1 und A2)

Eine Überprüfung der verkehrlichen und städtebaulichen Situationen im Bereich des westlichen Tunnelaustritts (Variante A1) führte zur Verlegung des Tunnelportals in leicht östliche Richtung, etwa im Bereich unterhalb des Amtsgerichtes (siehe Anlage 1 „Variante A2“ zur Drucksache), gegenüber der Tunnelage in der Talsenke des Glemstales eine städtebaulich und naturräumlich deutlich verträglichere Integration der neuen Trassenlinie. Konsequenz einer Tunnelportallage der Variante A2 mit ihrem notwendigen Knotenumbau Ruteshelmer Straße / Mühlstraße zu einem Kreisverkehr ist der Flächenbedarf im Bereich der heutigen Clausenmühle.

Städtebauliche Überprüfung einer direkten Verbindung der Grabenstraße mit der Eltinger Straße

Die stadträumlich und verkehrlich erwünschte direkte Verlängerung der Grabenstraße in südlicher Richtung auf die Eltinger Straße wurde anhand der Geländesituation verkehrsplanerisch überprüft. Im Ergebnis kann die topografische Tallage von ca. 6 m Höhendifferenz nur mit ein Brückenbauwerk oder einer Dammbauage überwunden werden, das in Richtung Stadtlumbauegebiet sehr hohe Anforderungen an die städtebauliche Ausformulierung stellt. Die Frage, ob ein solches Bauwerk hinsichtlich seiner wirtschaftlichen und räumlichen Folgewirkungen planerisch gerechtfertigt ist, kann nur anhand einer städtebaulichen Gesamtaussage nach Vorliegen des Wettbewerbsergebnisses abschließend beurteilt werden.

Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer

Im Zuge des Öffentlichkeits- und Beteiligungskonzeptes (siehe auch Drucksache 2007 P7/4) soll in den nächsten Wochen ein Planerworkshop mit örtlichen Planern stattfinden, bei dem aus der Analyse der bestehenden Blick- und Wegebeziehungen eine Zielformulierung für zukünftige Wege und Radfahrbeziehungen erarbeitet wird, die nach Beratung in der Radwegekommission wiederum Grundlage der Wettbewerbsaus-schreibung ist.

Realisierungsstufen

Ausgehend von der vorgeschlagenen Trassenlage des zukünftigen Altstadtunnels werden im Zuge des städtebaulichen Wettbewerbs die möglichen Realisierungsabschnitte der Verkehrswege definiert. Unabhängig von der zeitlichen Perspektive einer Tunnelösung als weitere Nord-Süd-Achse für Leonberg, muss für die Zwischenzeit der Verkehr weiterhin über die bestehenden Achsen abgewickelt werden.

Lärmeinschätzung

Eine erste Abschätzung der Lärmemissionen für die aus Variante A2 abzuleitende Verkehrsentwicklung hat ergeben, dass im Bereich der an den südlichen Tunnelmund anschließenden Verkehrswegen die künftige Lärmbelastung die zulässigen Grenzwerte teilweise erreicht, bzw. teilweise auch überschritten werden. In der weiteren Konkretisierung der Verkehrslösung muss dies gutachterlich konkretisiert und überprüft werden.

Klimatologische Einschätzung

Eine erste klimatologische Einschätzung der Variante A2 wird derzeit durch ein Fachingenieurbüro bearbeitet.

Fazit

Unter zusammenfassender Berücksichtigung aller genannter Kriterien und als Ergebnis des bisherigen internen Arbeitsprozesses lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Für die Konzeption eines Altstadtunnels wird aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht die Variante A im westlichen Korridor empfohlen.
- Auf die landschaftsräumliche sensible Situation in der Nachbarschaft zum Glemstals wird mit einer leichten Verschiebung des Tunnelaustritts in Richtung Osten (Variante A2) reagiert.
- Die genaue Lage der „neuen“ Lindenstraße ergibt sich aus der zukünftigen Stadtstruktur im Bereich des Stadumbaues und wird auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses entschieden.
- Für die Zeit bis zur Realisierung eines Altstadtunnels wird die Verkehrslösung nach den wirtschaftlich und technisch gebotenen Anforderungen und Möglichkeiten in Stufen geplant.

4. Weiteres Vorgehen

Die beschlossene Variante A2 der Verkehrskonzeption wird Grundlage der weiteren Planungen im Bereich des Stadumbaus „Zwischenstadt“, unter anderem auch des städtebaulichen Wettbewerbs. Die Tunneltrasse wird planerisch soweit konkretisiert, dass auf dieser Basis Gespräche mit den Förderstellen geführt werden können.

5. Alternativen zum Beschlussvorschlag

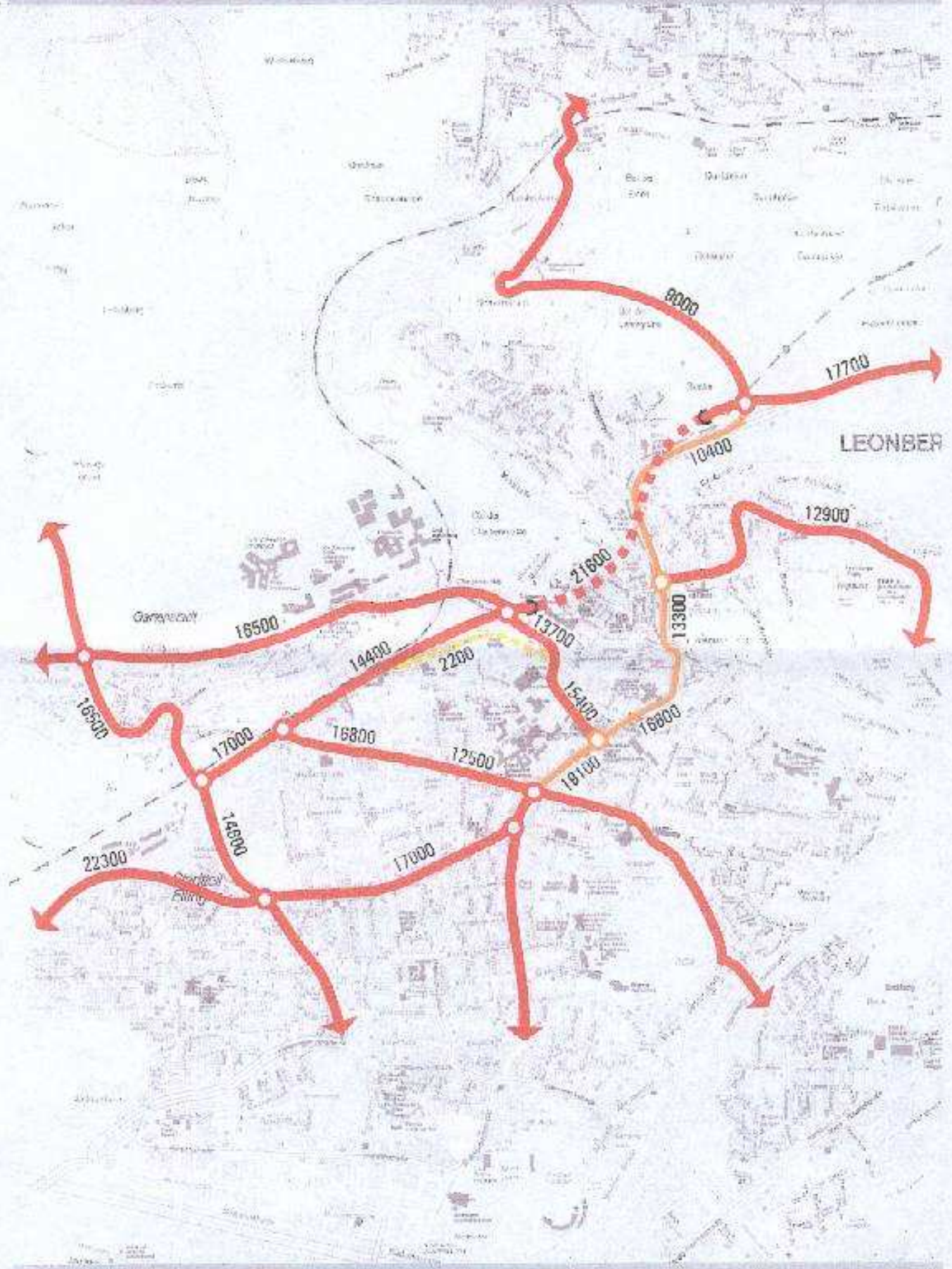
Grundsätzliche planerische Alternativen wurden mit der dargestellten Untersuchung aufgezeigt. Zur Entscheidung einer grundlegenden Verkehrskonzeption gibt es keine Alternative, da sonst wesentliche entscheidende Planungen für den Bereich des Stadumbaus nicht weiter vorangetrieben werden können. Sie ist die Basis für die städtebauliche Entwicklung im Bereich des Stadumbaus.

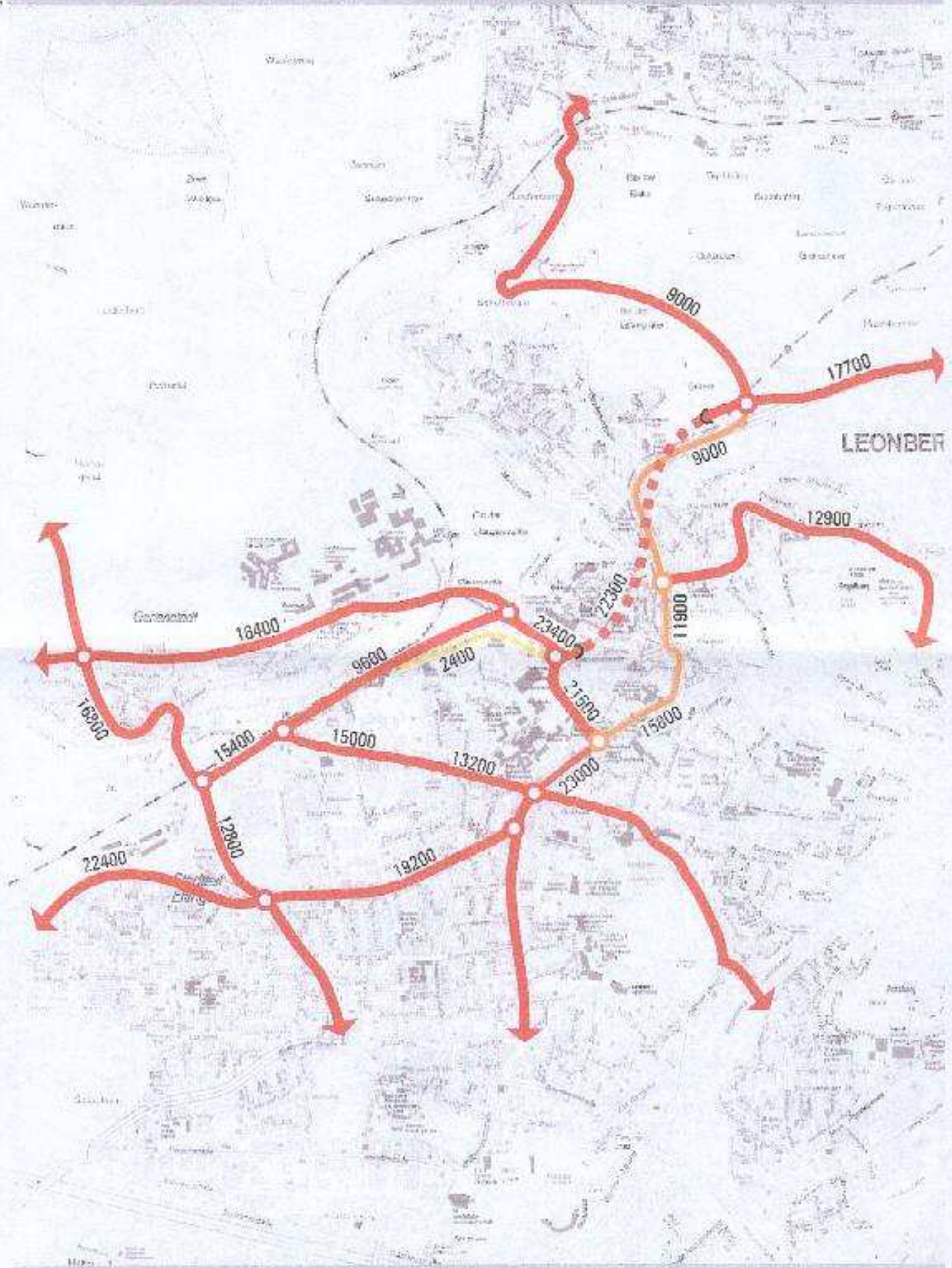
6. Finanzierung

Die Darstellung einer groben Finanzierungsübersicht kann erst nach einer Konkretisierung der Planung erfolgen, anhand derer erste Fördermöglichkeiten mit den zuständigen Stellen ausgelotet werden.

Anmerkung der Kämmerer:

Aus Gründen der Einnahmensicherung wird angeregt, mit weiteren planerischen Festlegungen beim Regierungspräsidium Stuttgart mögliche Förderungen und deren fachliche Voraussetzungen zeitnah abzuklären.



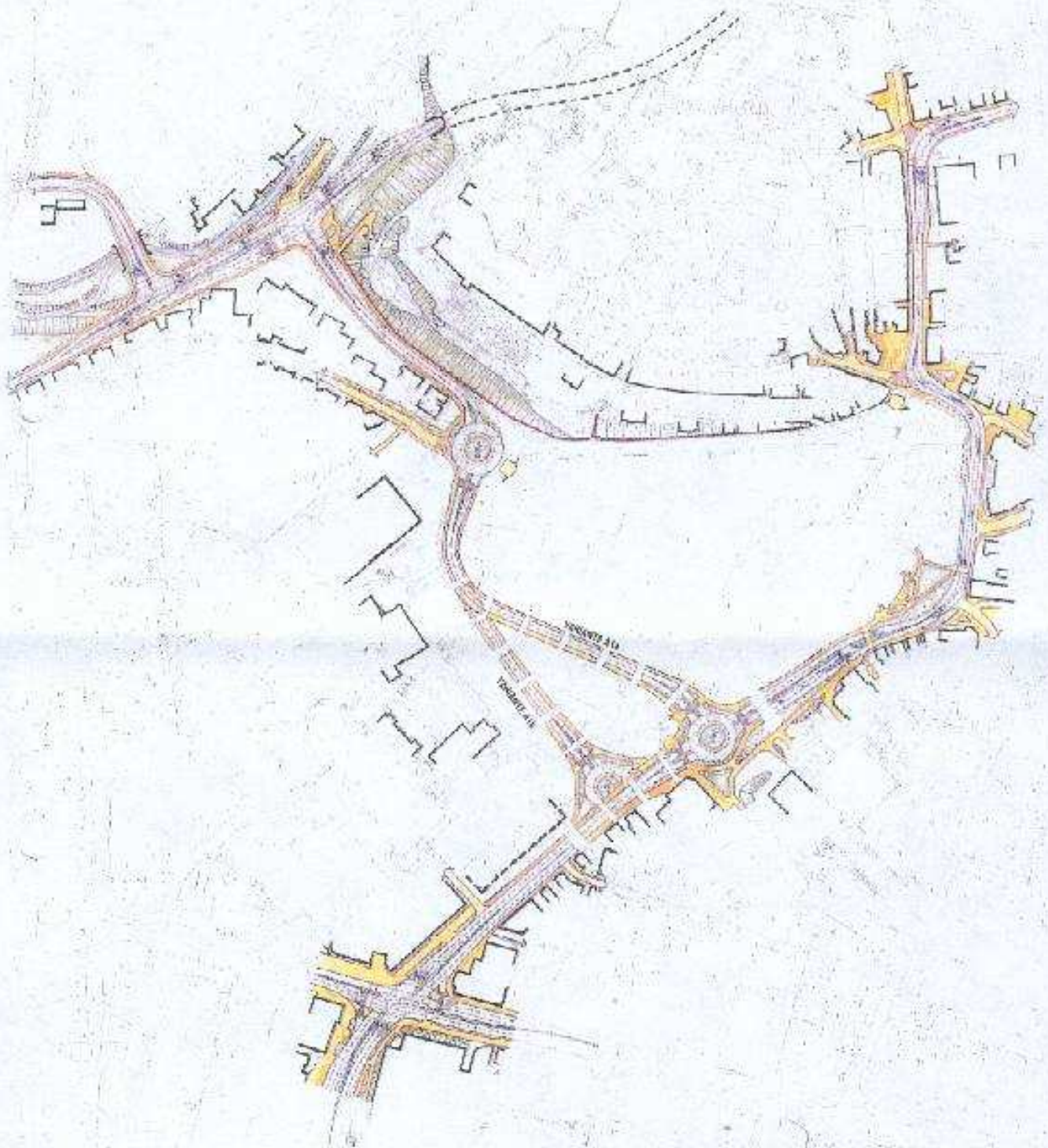


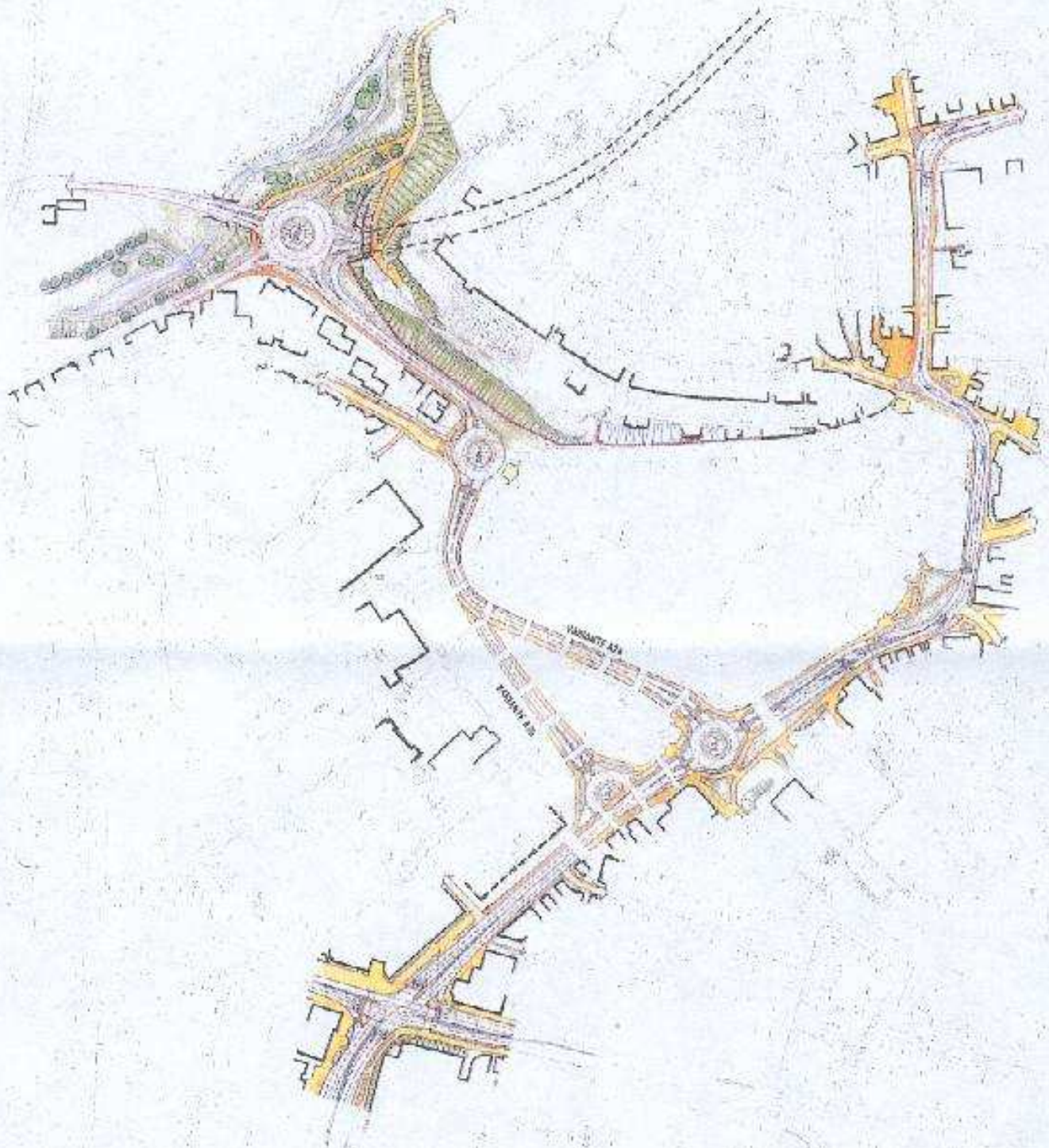
MITTLERER ALTSTADTTUNNEL
N/28 - R/1

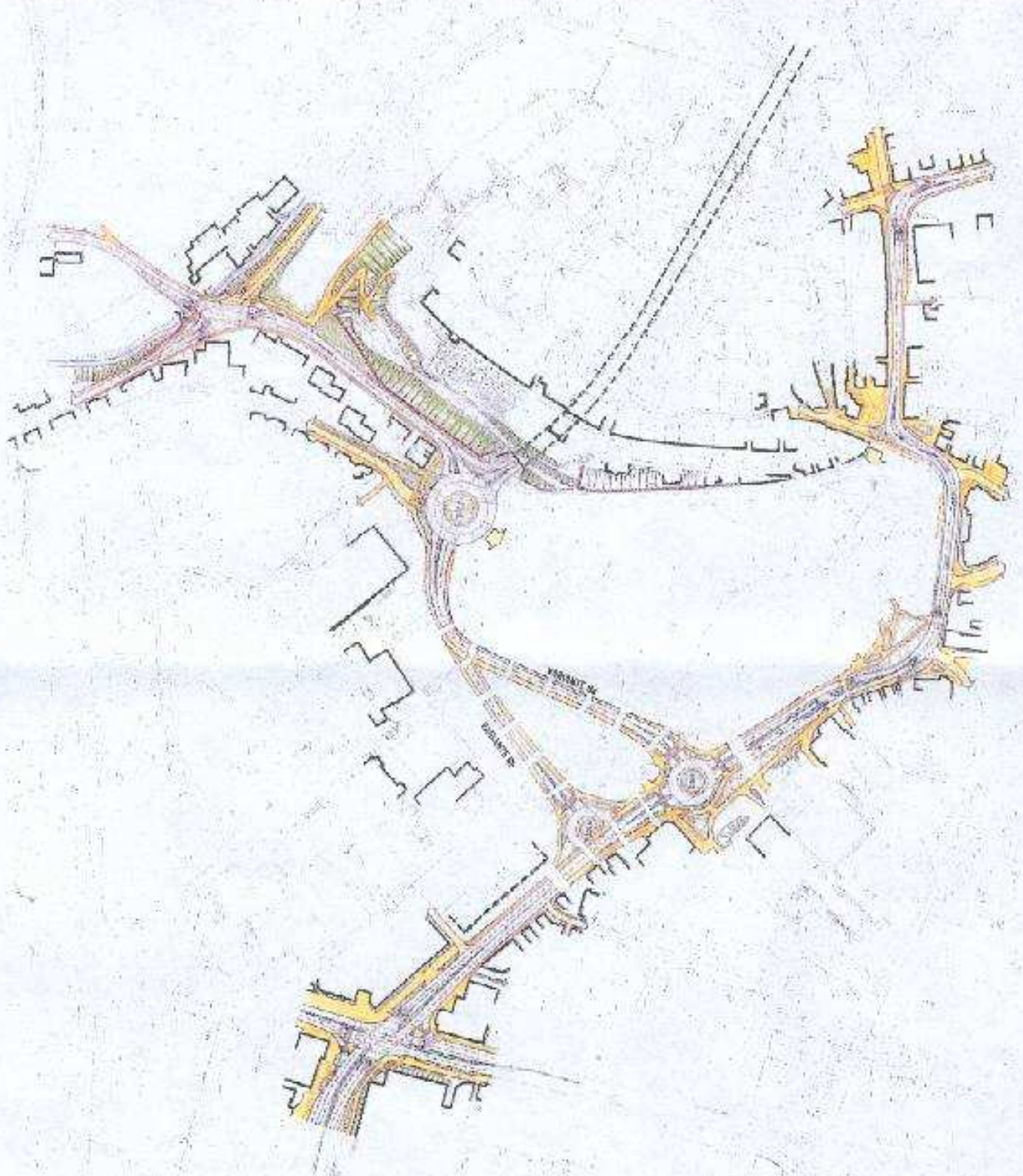
VERKEHRSPROGNOSE 2020
KFZ/24 H

INQ
JUN 2006

PLANUNGSGRUPPE KOL
SCHULSTRASSE 10
73033 LEONBERG







VARIANTE B MITTLERER ALTSTADTTUNNEL

1:100
URP/2004/00

LEONBERG
STADT- UND LÄNDLICHE PLANUNG
KOLLEKTIV
ARCHITECTURE