

# Bürgerentscheid am 23. September 2007

„Soll sich die Gemeinde Rudersberg für die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgeschlagene modifizierte Planung der Umfahrungen von Michelau und Schlechtbach (Fuchshau) im Zuge der L 1148 aussprechen?“

## Ja oder nein?

### Chronologie / Beschlüsse:

#### Planung vorgestellt

Staatssekretär Rudolf Köberle und Vertreter des Regierungspräsidiums Stuttgart haben einen Entwurf der Planung von Ortsumfahrungen für Miedelsbach, Michelau und Schlechtbach im Rahmen einer Pressekonzferenz am 11. September 2006 im Rudersberger Rathaus vorgestellt. Im Beisein zahlreicher interessierter Bürgerinnen und Bürger befasste sich der Rudersberger Gemeinderat im Rahmen einer öffentlichen Gemeinderatssitzung am 24. Oktober 2006 in der Gemeindehalle mit der Planung. Eine Bürgerversammlung am 10. November 2006 folgte.

Der Gemeinderat fasste am 12. Dezember 2006 folgenden Beschluss:

1. Der Gemeinderat spricht sich grundsätzlich für Umgehungen der Orte Michelau, Schlechtbach und Rudersberg aus.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Vorentwurfsplanung zum Neubau der L 1148 zwischen Miedelsbach und Rudersberg wie folgt Stellung zu nehmen:

#### 2.1 Verkehrsbelastungen auf den Ortsdurchfahrten der L1148/ L 1080

Der Gemeinderat hat im Januar 2002 beim Büro Bender + Stahl eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, bei der unter anderem auch die Verkehrsmengen ermittelt wurden. Südlich der Einmündung der K1877 in die L1148 wurde ein DTWV (Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden) von 14.650 Kraftfahrzeugen erhoben, in Michelau waren es 14.550 Kraftfahrzeuge, in der Ortsmitte Schlechtbach 14.900 Kraftfahrzeuge, südlich der Brühlstraße 15.750 Kraftfahrzeuge und südlich des Bronnwiesenweges 15.639 Kraftfahrzeuge.

Im so genannten Planungsnullfall ergeben sich in der Prognose bis zum Jahr 2015 an den aufgeführten Standorten 17.550 Kraftfahrzeuge, 17.000 Kraftfahrzeuge, 17.900 Kraftfahrzeuge, 19.000 Kraftfahrzeuge und 18.900 Kraftfahrzeuge.

Die bestehenden und zu erwartenden Verkehrsbelastungen machen eine Entlastung der Ortsdurchfahrten durch den Bau von Ortsumfahrungen in Michelau, Schlechtbach und Rudersberg erforderlich.

#### 2.2 Anregungen zu vorliegenden Vorentwurfsplanungen für den Neubau der L 1148 zwischen Miedelsbach und Rudersberg

2.2.1 Für die Neubaustrecke wird ein zweistreifiger Querschnitt RQ 10,5 mit Breitenzuschlag für den Schwerverkehr gemäß RASQ 96 vorgesehen. Dies entspricht einer befestigten Fahrbahnbreite von 8 m. Die Fahrbahnbreite sollte auf 7,50 m analog der alten L1148 zwischen Michelau und Schlechtbach reduziert werden.

2.2.2 Für die Neubaustrecke wird eine Entwurfsgeschwindigkeit von 90 km/h zugrunde gelegt. Die Gemeinde spricht sich für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h aus, damit die Neubaustrecke für den Durchgangsverkehr nicht attraktiv wird.

2.2.3 Das Regierungspräsidium hat anlässlich der Veranstaltungen am 24. Oktober 2006 und am 10. November 2006 einen Rückbau der bisherigen L 1148

– zwischen der Einmündung der Kreisstraße 1877 und dem Ortseingang Michelau nur noch für den landwirtschaftlichen Verkehr (Breite von 3 m)

und

– zwischen Michelau und Schlechtbach auf die Breite eines Hauptwirtschaftsweges mit 4,50 m (alternativ: Breite einer Gemeindeverbindungsstraße mit 5,50 m) vorgeschlagen.

Damit soll zum einen eine stärkere Entlastung der Ortsdurchfahrten Michelau und Schlechtbach und später auch von Rudersberg erreicht werden. Zum anderen kann damit der Eingriff in die Natur und in die Landschaft abgemildert werden.

Diese Rückbauüberlegungen werden seitens der Gemeinde grundsätzlich unterstützt. Empfohlen wird jedoch,

– die alte L 1148 zwischen der Einmündung der K1877 und dem Ortseingang Michelau auf eine Breite von 3,50 m zurückzubauen

und

– einen Pkw-Begegnungsverkehr und einen Busverkehr auf der zurückzubauenden L 1148 zwischen Michelau und Schlechtbach weiterhin zuzulassen. In diesem Fall müsste man auf einen Rückbau in der Breite von 5,50 m gehen.

Es wird davon ausgegangen, dass durch die Rückbaumaßnahme keine Kosten für die Gemeinde entstehen.

2.2.4 Die neue L 1148 weist eine das Landschaftsbild stark beeinträchtigende Höhenlage auf. Es wird eine Reduzierung der Höhenlage auf das bautechnisch unbedingt erforderliche Minimum gefordert.

2.2.5 Der vorgelegten Trassenführung im Bereich der Ölmühle in Michelau wird nicht zugestimmt. Die Trasse ist außerhalb des Gewanns, z. B. westlich der Wieslauf, zu führen. Hier sollen Alternativen geprüft werden.

2.2.6 Folgende modifizierte Führung der Vorentwurfsplanung ist im Bereich Schlechtbach zu prüfen:

2.2.7 Bezüglich der Führung von Wirtschaftswegen behält sich die Gemeinde im weiteren Planungsprozess noch Abstimmungsgespräche mit dem Regierungspräsidium Stuttgart vor.

2.2.8 Es liegen bisher erst für den Bereich Miedelsbach Lärmerechnungen, Planungsvarianten und eine vollständige Umweltverträglichkeitsstudie vor.

Es wird davon ausgegangen, dass bei der weiteren Planung auch auf Rudersberger Gemarkung hierzu noch Aussagen getroffen werden.

2.2.9 Der Bau einer neuen Umgehungsstraße zwischen Haubersbronn Nord und Rudersberg stellt einen erheblichen Eingriff in die Natur und in die Landschaft dar. Ein solcher Eingriff kann im Zuge einer Ökobilanzierung nur bewältigt werden, wenn geeignete Ausgleichsmaßnahmen zu finden sind.

# Bürgerentscheid am 23. September 2007

Der Rückbau der bestehenden Landesstraße 1148 dürfte hier nicht ausreichen.

Die Gemeinde Rudersberg hat im Jahr 1991 über das Ingenieurbüro Emer und Klotz Pläne für eine Renaturierung der Wieslauf im Bereich zwischen der Bahnbrücke über die Wieslauf am südlichen Ortseingang von Schlechtbach und der Brücke über die Kreisstraße 1876 in Asperglen entwickelt.

Diese Pläne würden zu einer erheblich ökologischen Aufwertung der Wieslauf im Bereich dieses Abschnitts führen.

Die Gemeinde übergibt die Planungen zur Renaturierung der Wieslauf dem Regierungspräsidium Stuttgart und regt an, diese Wieslaufrenaturierung als ökologische Ausgleichsmaßnahme zu überprüfen.

- 2.3 Die Stellungnahme der Gemeinde Rudersberg im Rahmen der Anhörung zur Vorentwurfsplanung des Regierungspräsidiums ist ergebnisoffen und noch nicht abschließend.

Zu einer abschließenden Stellungnahme sieht sich die Gemeinde erst in der Lage, wenn ersichtlich ist, welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen werden. Es wird auch erwartet, dass noch konkretere Aussagen zu den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden. Vor allem aber kann die Gemeinde eine abschließende Stellungnahme erst dann beschließen, wenn die Ergebnisse des faunistischen Gutachtens sowie dessen Einarbeitung in eine Umweltverträglichkeitsstudie vorliegen, damit ein Höchstmaß an Sicherheit für die Realisierung einer Westumgehung um Rudersberg erreicht wird.

Die Gemeinderatsitzung vom 24. Oktober 2006 und die Bürgerversammlung vom 10. November 2006 haben gezeigt, dass die spätere Realisierbarkeit einer Westumgehung um Rudersberg herum zwingend gefordert werden muss. Bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Ergebnisse des faunistischen Gutachtens und dessen Einarbeitung in eine Umweltverträglichkeitsstudie präsentiert werden können, darf kein „point of no return“ erreicht sein.

3. Folgende Planungsvarianten sind zu prüfen:

Variante 1:

Bei dieser Variante wird die Trasse westlich der Wieslauf geführt. Sie folgt zum größten Teil dem Verlauf der Wieslauf auf der Westseite, führt zwischen Wieslauf und dem Ortsteil Asperglen vorbei, um dann auf Höhe des jetzigen Knotenpunktes mit der Kreisstraße 1878, wie bei der Vorentwurfsplanung vom Regierungspräsidium Stuttgart, nördlich weitergeführt zu werden. Diese Variante genießt bei der CDU-Gemeinderatsfraktion eine hohe Akzeptanz.

Variante 2:

Diese Variante verläuft ebenfalls westlich der Wieslauf und geht von einem Rückbau der Landesstraße 1148 zwischen Einmündung der K1877 und dem südlichen Ortseingang des Ortsteils Michelau aus. Auf Höhe des Ortsteils Asperglen wird die Wieslauf nach Osten verlegt. Die Kreisstraße 1876 wird umgebaut und über eine neue Wieslaufbrücke an die neue L1148 angebunden. Die neue L1148 wird zwischen der verlegten Wieslauf und dem Ortsteil Asperglen entlang der Wieslauf weitergeführt, um dann zwischen dem Ortsteil Lindental und der Keltersiedlung des Ortsteils Schlechtbach im Brandhau hangaufwärts und am Königsstein vorbei zum Waldparkplatz Sohl geführt zu werden, wo die neue Straße wieder in die L1080 einmündet.

Variante 3:

Eine 3. Variante wurde bereits im Jahr 1997 vorgeschlagen. Sie biegt hinter Michelau von der Vorentwurfstraße des Regierungspräsidiums in Richtung Nordwesten ab, steigt langsam im Wald den Nordhang hoch, führt nördlich von Asperglen und Krehwinkel vorbei, umfährt Lindental in einer weiten Schleife, um dann beim Waldparkplatz Sohl westlich von Seelach wieder in die vorhandene L1080 einzumünden.

Anmerkung zu den Varianten 1 bis 3:

Alle Varianten lassen ökologische Raumwiderstände erwarten. Auf der anderen Seite wäre zu prüfen, ob diese Raumwiderstände insbesondere durch die Wieslaufrenaturierung kompensiert werden können.

4. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit dem Land Baden-Württemberg eine Vereinbarung über die Kosten und Aufgabenverteilung für ein faunistisches Gutachten und dessen Einarbeitung in eine Umweltverträglichkeitsstudie auszuhandeln.

Erst wenn die Ergebnisse dieser Studie vorliegen, die Vorentwurfsplanung im Sinne von Ziffer 2 weiterentwickelt und die Variantenprüfung abgeschlossen ist, kann die Gemeinde eine abschließende Stellungnahme abgeben.

Ein Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Miedelsbach-Schlechtbach der L1148 darf bis dahin nicht eingeleitet werden.

5. Vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist der Gemeinderat nach Vorliegen der Erkenntnisse aus den Ziffern 2, 3 und 4 des Beschlusses noch einmal zu der Planung zu hören mit der das Land in das Planfeststellungsverfahren gehen will. Der Gemeinderat behält sich vor, zu diesem Zeitpunkt einen Bürgerentscheid durchzuführen.

## Bürgerbegehren

Die Bürgerinitiative „Lebenswertes Wieslaufal“ hat am 23. Januar 2007 mit Unterschriften von rund 3.200 Bürgerinnen und Bürgern die Durchführung eines Bürgerentscheids beantragt (Bürgerbegehren). Die dem Bürgerbegehren zu Grunde liegende Frage lautete:

„Soll sich die Gemeinde Rudersberg gegen die derzeit vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgeschlagene Planung einer Umfahrung Miedelsbach-Schlechtbach (Fuchshau) im Zuge der L1148 aussprechen?“

Der Gemeinderat hat am 30. Januar 2007 die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens bestätigt. Am 27. Februar 2007 wurde beschlossen, den Bürgerentscheid am 23. September 2007 durchzuführen. In der Gemeinderatsitzung am 3. Juli 2007 wurde von Vertretern des Regierungspräsidiums Stuttgart in Folge des vom Gemeinderat am 12. Dezember 2006 gefassten Beschlusses eine modifizierte Anhörungstrasse und folgenden Varianten der Trassenführung vorgestellt:

- Necklinsberg
- Lindental
- Westtrasse

Alle Varianten sind jedoch ökologisch nicht zu vertreten bzw. aus ökologischen Gründen nicht realisierbar. Mit Blick auf die vom Gemeinderat am 12. Dezember 2006 beschlossenen Anregungen bzw. Anmerkungen stellt sich die vom Regierungspräsidium Stuttgart modifizierte Anhörungstrasse wie folgt dar:

Zum Beschlusspunkt 2.2.1 des Gemeinderatsbeschlusses vom 12. Dezember 2006:

Der Anregung hinsichtlich der Reduzierung der Fahnbahnbreite konnte das Regierungspräsidium nicht folgen:

Zu Beschlusspunkt 2.2.2 des Gemeinderatsbeschlusses vom 12. Dezember 2006:

Die Gemeinde Rudersberg hat sich für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h ausgesprochen, damit die Neubaustrecke für den Durchgangsverkehr nicht attraktiv wird. Im Ergebnis soll die Entwurfsgeschwindigkeit auf 80 km/h reduziert werden, so dass der Anregung nicht gefolgt wurde.

Zu Beschlusspunkt 2.2.4 des Gemeinderatsbeschlusses vom 12. Dezember 2006:

Die Höhenlage des Bauwerks wurde bautechnisch auf ein Minimum reduziert.

Zu Beschlusspunkt 2.2.5 des Gemeinderatsbeschlusses vom 12. Dezember 2006:

Der Trassenführung im Bereich der Ölmühle wurde nicht zugestimmt. Dennoch führt auch die modifizierte Anhörungstrasse in einem geringen Abstand an der Ölmühle vorbei. Diesem Umstand soll mittels einer transparenten Lärmschutzmaßnahme Rechnung getragen werden.

## Derzeitige Beschlusslage des Gemeinderats:

In seiner Sitzung am 30. Juli 2007 hat es der Gemeinderat mehrheitlich abgelehnt, eine Stellungnahme zur modifizierten Anhörungstrasse abzugeben. Damit war klar, dass der auf 23. September 2007 terminierte Bürgerentscheid durchgeführt wird. Insofern war die Fragestellung des Bürgerentscheids vom Gemeinderat noch festzulegen. Es wurde folgende Formulierung beschlossen:

„Soll sich die Gemeinde Rudersberg für die vom Regierungspräsidium Stuttgart vorgeschlagene modifizierte Planung der Umfahrungen von Michelau und Schlechtbach (Fuchshau) im Zuge der L1148 aussprechen?“

## Bürgerentscheid

Bei einem Bürgerentscheid entscheidet die Bürgerschaft anstelle des Gemeinderats über eine Gemeindeangelegenheit. Der Bürgerentscheid hat nach § 21 Abs. 7 der Gemeindeordnung die Wirkung eines endgültigen Beschlusses des Gemeinderats. Er kann innerhalb von drei Jahren nur durch einen neuen Bürgerentscheid abgeändert wer-

# Bürgerentscheid am 23. September 2007

den. Die gestellte Frage ist in dem Sinne entschieden, in dem sie von der Mehrheit der gültigen Stimmen beantwortet wurde, sofern diese Mehrheit mindestens 25 % der Stimmberechtigten beträgt. Es genügt also nicht, die Mehrheit in der Abstimmung zu erreichen. Es müssen bei derzeit 8.741 Wahlberechtigten mindestens 2.186 Stimmberechtigte Bürgerinnen und Bürger für oder gegen die zur Entscheidung vorgelegte Vorlage stimmen. Da mit der Durchführung eines Bürgerentscheids die Verantwortung für die Sachentscheidung auf die Bürgerschaft übergeht, müssen den Bürgerinnen und Bürgern die Auffassungen der Gemeindeorgane dargelegt werden. Gemeindeorgane in diesem Sinne sind der Gemeinderat und der Bürgermeister. Diese Stellungnahmen sind im Nachfolgenden wiedergegeben.

## Gemeinsame Stellungnahme der Gemeinderatsfraktionen FREIE Wähler und CDU

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

das Thema Umgehungsstraße im Wieslaufal wird nun vom Bürger entschieden. Wir vom Gemeinderat sind aufgefordert, zu diesem Thema Stellung zu nehmen und tun dies gerne. Um Ihnen fast gleichlautende Stellungnahmen unserer Fraktionen zu ersparen, haben wir uns entschlossen, eine gemeinsame mehrheitlich gefasste Stellungnahme der FREIEN Wähler und CDU darzulegen.

Der Verkehr hat sich im Zeitalter der Motorisierung „revolutionär“ entwickelt.

**Diesem erhöhten Verkehrsaufkommen werden die Anfang des 19. Jahrhundert geplanten Straßen nicht gerecht.**

**Lebenswerte Ortskerne des 20. Jahrhunderts brauchen Umfahrungen u. a.**

- für die **Gesundheit** der Anwohner an den Ortsstraßen, deren Belastung muss erträglich und von den Grenzwerten her zumindest zulässig sein;
- für die **Sicherheit**, insbesondere unserer Kinder und älteren Menschen;
- für die **Entwicklung der Ortskerne** (Dienstleistungs-Anbieter und Handel);
- für eine **zukunftsfähige Anbindung und Mobilität** sowohl für das **Gewerbe** und damit für lokale Arbeitsplätze als auch für die **Pendler** einer „Wohngemeinde“.

Die Gemeindeverwaltung Rudersberg und der Gemeinderat haben das Problem eines stark anwachsenden Verkehrsaufkommens seit langem erkannt und gehandelt.

- Zum einen wurde ständig wiederkehrend das Land aufgefordert, sich der unbefriedigenden Verkehrsinfrastruktur anzunehmen, überregional durch Vollzug des Generalverkehrsplanes (B14, B29, Autobahn- Zubringer etc.), regional durch die Planung und den Bau von Ortsumfahrungen der Orte im Wieslaufal
- Zum anderen wurde in Verbindung mit dem Rems-Murr-Kreis und der Stadt Schorndorf die Wieslaufalbahn installiert.
- Die Gemeinde Rudersberg hält in ihren einsehbaren Flächennutzungs- und Bebauungsplänen seit mehr als 30 Jahren mögliche Trassen frei.
- Die bereits mehrfache Beantragung von **Nachfahrverboten, Tonnagebeschränkungen** etc. werden von Seiten des Regierungspräsidiums (RP) **konsequent abgelehnt**.

Die Stadt Schorndorf hat sich der Umfahrung von Haubersbronn angenommen und das Land quasi durch ihr Engagement gezwungen, die Planung zu vollenden und mit der Baumaßnahme zu beginnen. Im Weiteren erfolgte die Planung der Anbindung von Welzheim an die neue Haubersbronn Umgehung – und es wurde die Planung der Ortsumfahrung von Miedelsbach vorgestellt.

Im Bereich der Gemeinde Rudersberg sollte nach Aussage des Regierungspräsidiums vorab keine weitere Planung erfolgen. Dies haben sich die Verwaltung und der Gemeinderat von Rudersberg nicht gefallen lassen und sind mehrfach beim Land und den Abgeordneten vorstellig geworden.

**Die Orte der Gemeinde, insbesondere Michelau, Schlechtbach und Rudersberg dürfen nicht abgehängt bzw. ins Abseits gedrängt werden.**

Bei einem weiteren Gespräch im Landtag wurde uns zugesagt, dass in zwei weiteren Abschnitten die Planung erfolgt. Im ersten Abschnitt Michelau und Schlechtbach, im zweiten Abschnitt die Westumfahrung von Rudersberg.

(Die Wieslaufal-Umgehungsstraße soll somit in 5 Abschnitten und zwar von unten nach oben, d. h. von Haubersbronn bis zur so genannten „Rettich-Kreuzung“, geplant und gebaut werden).

Die Planung des Abschnittes Michelau-Schlechtbach wurde vom Land durch Herrn Staatssekretär Köberle im Rathaus Rudersberg vorgestellt, der für das Verkehrswesen zuständig ist.

Die Gemeinde Rudersberg soll nunmehr als Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme abgeben. Die Mehrheit des Rates hat bei den erfolgten Beratungen nicht nur eine Untersuchung von Alternativtrassen verlangt, sondern auch um die maximale Verbesserung der vorliegenden Planung gebeten.

Die Alternativtrassen und die optimierte, modifizierte Planungstrasse wurden am 3. Juli 2007 in öffentlicher Gemeinderatsitzung vorgestellt.

Die von der Mehrheit des Gemeinderats favorisierte Alternativtrasse, welche weitgehendst westlich parallel zur Wieslauf verläuft, ist straßenbau- und kostenmäßig machbar.

Nach Aussage des Regierungspräsidiums sind die Alternativtrassen rechtlich aber nicht durchsetzbar, nicht zuletzt auf Grund der ausgewiesenen Natur- und Vogelschutzgebiete.

Die parallel zur Schiene verlaufende Planungstrasse wird auch vom Regionalverband favorisiert.

**Für die Ortsumfahrungen von Michelau und Schlechtbach verbleibt somit, insbesondere aus Gründen des Natur- und Vogelschutzes, nur die optimierte, modifizierte Planungstrasse.**

Im letzten Planungsabschnitt folgt dann die Planung der Umfahrung vom Hauptort Rudersberg. (Vorentwürfe liegen hierzu bereits vor.)

**Nachdrücklich haben wir die sofortige Ortsumfahrung von Rudersberg gefordert. Es darf keinen Flaschenhals in Rudersberg geben.**

Darauf hat Herr Regierungspräsident Udo Andriof schriftlich mitgeteilt, mit dem Bau der Ortsumfahrungen von Michelau und Schlechtbach erst dann zu beginnen, wenn das Planfeststellungsverfahren der Ortsumfahrung von Rudersberg zum Abschluss gebracht ist.

**Sollte also eine Westumfahrung von Rudersberg nicht genehmigt werden, wird es auch keine Umfahrung von Michelau und Schlechtbach geben.**

Bleibt die Frage, wie geht es weiter?

**Wenn der erste Schritt (Planung der Ortsumfahrungen von Michelau und Schlechtbach) nicht gemacht wird, wird es den zweiten, die Planung der Ortsumfahrung von Rudersberg, nicht geben.**

Stimmen die Bürger jetzt nicht mit ja, werden die Planungen der Ortsumfahrungen im Bereich der Gesamtgemeinde Rudersberg laut Schreiben des Regierungspräsidenten Herr Andriof **sofort eingestellt**.

Dies wäre, wie wir meinen, mehr als **fatal für unsere Gemeinde!** Würde doch im Anschluss zur neuen Miedelsbacher Ortsumfahrung quer durch das gesamte Tal eine neue Straße mit 2 Brückenbauwerken gebaut, welche die neue Straße westlich von Miedelsbach mit der vorhandenen Straße vor dem Ortsteil Michelau verbinden müsste.

Das bedeutet, dass die Orte im Bereich der Stadt Schorndorf (Haubersbronn-Miedelsbach) umfahren werden – **im Bereich der Gemeinde Rudersberg sich der Verkehr aber weiterhin durch unsere Ortschaften wälzt** (Michelau-Schlechtbach-Rudersberg).

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

die Daten und Fakten sind auf dem Tisch, viele kontroverse Diskussionen wurden geführt. Die Mehrheit Ihres Gemeinderats spricht sich für ein **JA** zur Umfahrung unserer Ortschaften aus. **Der Bürgerentscheid gibt Ihnen nun die Möglichkeit, aktiv die weitere Zukunft von Rudersberg selbst in die Hände zu nehmen.**

**Bitte gehen Sie zu dieser wichtigen Wahl!**

**Treffen Sie am 23. September 2007 ganz nach Ihrem Willen Ihre Entscheidung.**

Ihre Gemeinderatsfraktionen der Freien Wähler und der CDU.

# Bürgerentscheid am 23. September 2007

## Stellungnahme der SPD-Gemeinderatsfraktion

Zunächst bedauern wir sehr, dass der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 30. Juli 2007 den Lösungsweg von Herrn Bürgermeister Kaufmann, den er in Absprache mit Herrn Hollatz vom Regierungspräsidium erarbeitete, nicht angenommen hat. Dieser beinhaltete folgendes:

1. Planungsunterbrechung.
2. Fertigstellung der B14 abwarten, um Auswirkungen auf Rudersberg abschätzen zu können.
3. Durchführung eines Bürgerentscheids, ob eine Umgehungsstraße realisiert werden soll.
4. Erstellung eines avifaunistischen Gutachtens zur Prüfung, ob Westumfahrung Rudersberg realisierbar ist.
5. Wiederaufnahme der Planung unter Einbeziehung der Westumfahrung, wobei die Planungskosten von der Gemeinde zu tragen sind.

Nun haben wir die Situation, dass der **Bürgerentscheid** über das weitere Vorgehen des Regierungspräsidiums entscheidet. Das heißt, wenn durch den Bürgerentscheid die Trasse abgelehnt wird, will sich das RP **nicht** weiter mit der Planung beschäftigen.

**Trotz gegenteiliger Beschlusslage ist die Mehrheit des Gemeinderats nicht der Empfehlung aller drei Ortschaftsräte gefolgt.** Damit wurde eine Stellungnahme der Fraktionen notwendig:

Zunächst die Fakten:

1. Alle geprüften Varianten sind aus unterschiedlichen Gründen nicht durchführbar.
  2. Regierungspräsident Andriof macht eine Weiterführung der Umfahrung Rudersberg von dem Ergebnis des avifaunistischen Gutachtens und einer **wesentlichen Verkehrszunahme** abhängig.
  3. Innenminister Rech schreibt, dass eine Aufnahme der **Westumfahrung Rudersberg** durch das Land derzeit **nicht** erfolgen kann. Außerdem ist die Planung der Umfahrung Rudersberg wegen der hohen **ökologischen Risiken** und der im Vergleich zu anderen Abschnitten **geringen** Dringlichkeit zunächst zurückzustellen.
  4. Die Region steht nach wir vor zu ihren Aussagen: **keine durchgehende Trasse** durch das Wieslaufstal, der **Verkehrsbedarf** zwischen Rudersberg und Backnang wird als eher **gering** dargestellt, der hohe ökologische Eingriff einer Umfahrung Rudersberg steht in keinem Verhältnis zur verkehrlichen Entlastung.
  5. Bereits 1998 stellte das Planungsbüro Koch fest, dass wir bei einer durchgehenden Umgehungsstraße mit **zusätzlichen 2.500 Kfz/Tag** rechnen müssen.
  6. Diese vorgeschlagene Trasse belastet vor allem Schlechtbach weiterhin massiv und bringt lediglich eine **Verlagerung** des Verkehrs und eine **Zerschneidung** des Ortes.
  7. An den Abzweigungen Asperglen, Lindental und bei der Einmündung im Fuchshau in die bestehende Straße müssen Ampelanlagen installiert werden. Das bedeutet keinen fließenden Verkehr, sondern **Stau!**
  8. Landwirtschaftliche Nutzung muss einen **Mindestabstand** zur Trasse von 10 Metern einhalten, um überhöhte Schadstoffeinwirkungen zu vermeiden.
- Weitere Wege** zur Bewirtschaftung und Verkehrsgefährdungen sind die Folge.
9. Die **Auswirkungen** auf das Grundwasser, das Kaltluftentstehungsgebiet, das zerstörte Erholungspotenzial und weitere negative Auswirkungen sind in den Unterlagen vom Regierungspräsidium dargestellt.

Somit bleiben alle an der ursprünglichen Planung kritisierten Sachverhalte im Wesentlichen unverändert. Die negativen Folgen für Mensch und Natur sind zu groß, die positiven Effekte schwer nachweisbar und zu gering.

**Daher lehnen wir die vorgelegte Tassenplanung auch in dieser modifizierten Form ab.** Zum Erhalt unseres wertvollen Tales mit seiner einzigartigen Landschaft und zur Entlastung der betroffenen Bürger setzen wir uns weiterhin für verkehrsberuhigende und verkehrlenkende Maßnahmen in den Teilorten in Zusammenarbeit mit Allmersbach ein. Nehmen Sie Ihre demokratischen Rechte wahr. Schließen Sie sich unserer Meinung an und stimmen Sie am 23. September 2007 mit **Nein**.

## Stellungnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Rudersberg

Es gibt bedenkenswerte Argumente für und gegen das geplante Vorhaben, eine Ortsumgehung der Teilorte Michelau und Schlechtbach zu bauen. Insofern fordere ich alle Beteiligten auf, auch für die Argumente der jeweils anderen Seite zugänglich zu sein, sie zu hören, zu prüfen und mit den eigenen Erkenntnissen und Einschätzungen zu vergleichen.

Die notwendige Auseinandersetzung mit der nun vorliegenden Planung der Ortsumfahrung von Michelau und Schlechtbach sollte von allen Beteiligten offen und fair geführt werden.

Es gibt für mich keine ideologischen Gründe, den Bau von Ortsumgehungsstraßen generell abzulehnen. Ganz im Gegenteil: Verschiedene Beispiele zeigen, dass der Bau von Ortsumgehungsstraßen wesentliche Entlastungen für lärm- und abgasgeplagte Anwohner von viel befahrenen Durchgangsstraßen gebracht und neue Möglichkeiten für eine attraktive Gestaltung der Ortskerne eröffnet haben.

In jedem Einzelfall, und somit auch für die geplante Ortsumfahrung von Michelau und Schlechtbach, ist es jedoch unerlässlich, unvoreingenommen die Vor- und Nachteile der Planung einer Ortsumfahrung gegenüberzustellen und dann abzuwägen. Dabei sind Einzelinteressen von einigen Hauptbetroffenen dem Gemeinwohl unterzuordnen.

Die vorliegende und im Rahmen des Bürgerentscheids zur Abstimmung stehende Planung der Ortsumfahrung von Michelau und Schlechtbach bringt wesentliche Argumente, die im Grundsatz gegen eine Realisierung der Maßnahme sprechen:

1. Die Liste der mit dem Bau der Umgehungsstraße eintretenden neuen Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger der Gesamtgemeinde Rudersberg ist deutlicher länger als die zu erwartenden weniger großen Entlastungen für die Menschen in Michelau und Schlechtbach. Aufgrund des hohen Pendelverkehrs der in Rudersberg wohnenden Arbeitnehmer besteht ein starker Ziel- und Quellverkehr. Die Prognosen, wie viel innerörtlicher Verkehr sich auf die neue Ortsumfahrung verlagern wird, basieren lediglich auf vagen Vermutungen.
2. Aus städtebaulicher Sicht wäre eine Ortsumfahrung nur dann sinnvoll, wenn sich durch den Rückbau von Durchgangsstraßen die Attraktivität des jeweiligen Ortskerns von Michelau und Schlechtbach deutlich verbessern ließe. Dies ist jedoch nur sehr eingeschränkt möglich, da auf der augenblicklichen Durchgangsstraße zurzeit ein sehr großer Anteil von Ziel- und Quellverkehr liegt. Die Geschäfte, die an der Durchgangsstraße liegen, können nicht mehr gut erreicht werden. Dies hat unter Umständen zur Folge, dass der Kern von Schlechtbach ausbluten könnte. Ein markanter Rückbau der jetzt durch Michelau und Schlechtbach führenden Landesstraße ist deshalb unrealistisch.
3. Die im Zuge des Baus der Ortsumgehung erfolgende Zerstörung von Natur sowie der damit verbundenen Entstellung unserer Talau und somit unseres Landschaftsbildes ist offensichtlich und kann auch nicht kompensiert werden. Außerdem ist aufgrund der Trassenführung davon auszugehen, dass unsere touristischen Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt werden.
4. Die immer wieder geführte Argumentation, Umgehungsstraßen seien unverzichtbar für Rudersberg als Wirtschaftsstandort, hält einer Überprüfung nicht stand. Hier spielen psychologische Effekte eine nicht unwesentliche Rolle, da der durch die geplante Ortsumfahrung zu erzielende Zeitgewinn nur wenige Minuten betragen wird, zumal die tatsächliche Stauproblematik in Haubersbronn und teilweise in Miedelsbach mit einer Ortsumfahrung beseitigt werden wird.
5. Die Planung umfasst keinesfalls die notwendige Umfahrung von Rudersberg. Mit Realisierung einer Teilumfahrung, welche in Rudersberg endet, tritt eine gewisse Abhängigkeit zum Land Baden-Württemberg ein. Im Fall einer möglichen Weiterplanung der Westumfahrung von Rudersberg kann das Land sowohl bezüglich der Streckenführung als auch bei der Beteiligung von Planungs- und Baukosten Druck auf die Gemeinde ausüben.
6. Das Argument, bei einer Ablehnung der Planung werde diese für Jahrzehnte zum Erliegen kommen, deckt sich nicht mit der Forderung, mit der dringend notwendigen Planung zur Westumfahrung von Rudersberg nach dem Bau der Umfahrung von Michelau und Schlechtbach unverzüglich zu beginnen. Tatsache ist, dass bei Ablehnung der geplanten Trasse die Ortsumfahrungen von Michelau, Schlechtbach und Rudersberg im Generalverkehrsplan enthalten bleiben. Im Übrigen basiert das Argument, dass im Falle einer Ablehnung nunmehr für Jahrzehnte keine Planungen mehr erfolgen werden, ausschließlich auf Vermutungen. Diesbezügliche verbind-

# Bürgerentscheid am 23. September 2007

liche Aussagen seitens des Landes wurden zu keinem Zeitpunkt gemacht.

7. Das Land Baden-Württemberg (Innenminister Rech) hat am 18. Januar 2007 bereits eine umfassende Anfrage im Hinblick auf Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Ortsdurchfahrten beantwortet. Demzufolge gibt es sehr wohl die Möglichkeit, verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Sicherheitsgründen auf Landesstraßen anzuordnen.

Zusammenfassend wird deutlich, dass erhebliche Mehrbelastungen für alle Bürgerinnen und Bürger – vor allem im Kern von Rudersberg – sowie die Zerstörung von Natur und des Landschaftsbildes auf der einen Seite stehen, jedoch nur wenig Vorteile auf der anderen Seite. Klar abzusehende Nachteile stehen in keinem Verhältnis zu den geringen und in vielen Fällen nur hypothetischen Vorteilen.

Auch ist hinsichtlich der aktuell geführten Klimadiskussion ein Umdenken auch in Bezug des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes erforderlich. Der motorisierte Individualverkehr wird an Bedeutung verlieren müssen. Alles auf das Auto hin auszurichten, immer nur neue, breitere Straßen zu bauen, ist eine Beton-Politik im Geist von gestern. Dies spricht für eine viel stärkere Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, unserer Wieslaufftal-Bahn.

Abschließend betrachtet stehen bei der vorliegenden Planung der Ortsumfahrung von Michelau und Schlechtbach Nutzen und Kosten – inklusiv der neuen Belastungen und Umweltschäden – in keinem gesunden Verhältnis.

Der Bürgerentscheid am 23. September 2007 geht uns alle an. Es ist daher wichtig, unvoreingenommen die Vor- und Nachteile gegenüber zu stellen sowie abzuwägen und sich an der Abstimmung zu beteiligen.

## Amtliche Nachrichten

### Sitzung des Ausschusses für Verwaltung, Finanzen, Kultur und Sport am 18. September 2007

Am Dienstag, dem 18. September 2007, findet um 19.00 Uhr eine öffentliche Sitzung des Ausschusses für Verwaltung, Finanzen, Kultur und Sport im kleinen Sitzungssaal des Rathauses in Rudersberg statt. Zur Sitzung wird freundlichst eingeladen:

#### Tagesordnung:

1. Annahme von Spenden
2. 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Rems-Murr-Kreis – Bericht
3. Verschiedenes

## Sitzungsberichte

### Aus der Sitzung des Ortschaftsrates Schlechtbach vom 5. September 2007

Ortsvorsteher Kühnl konnte zu dieser Sitzung des Ortschaftsrates Schlechtbach Herrn Bürgermeister Kaufmann sowie einige Zuhörer begrüßen. Hinsichtlich der Tagesordnung informierte er über die Absetzung des Tagesordnungspunktes „Einrichtung eines Ehrenfeldes auf dem Friedhof Schlechtbach“. Dieses Thema wird zu einem späteren Zeitpunkt, voraussichtlich in der nächsten Ortschaftsratsitzung im Oktober behandelt werden.

#### Top 1 – Bürgerfragestunde

Es sind keine Fragen gestellt worden.

#### Top 2 – Bausachen

Es sind keine Bausachen behandelt worden.

#### Top 3 – Bürgerhaus – Sachstandsbericht

Vor der Sitzung besichtigte der Ortschaftsrat zusammen mit dem Architekten, Herrn Rempe, die Baustelle des Bürgerhauses und informierte sich über den Stand der baulichen Maßnahmen.

#### Top 4 – Änderung des Bebauungsplanes

##### „Gewerbegebiet, Brühl Michelau“

##### – Einleitungsbeschluss –

#### Sachverhalt (verkürzt):

Die Firma Föhl beabsichtigt, das Werk 3 in Michelau zu erweitern. In einer Ausbaustufe 2 sollen kurzfristig nördlich der beiden bestehenden Druckguss-Hallen zwei weitere Hallen angebaut werden. Die vorgesehene Anordnung der Hallenerweiterungen ist aus betriebstechnischen Gründen entlang der Bahnlinie notwendig. Mittelfristig sind Erweiterungen nach Westen geplant.

Um die Erweiterungs- und Entwicklungsabsichten für den Ausbau des Werkes 3 in Michelau zu ermöglichen und auf eine gesicherte

Grundlage zu bringen, ist die Änderung des dortigen Bebauungsplanes „Gewerbegebiet Brühl“ in einem Teilbereich erforderlich.

Städtebauliches Ziel der Gemeinde ist es, durch die Bebauungsplan-Änderung Erweiterungsflächen für die im „Brühl“ ansässige Firma Föhl zu schaffen. Die Bebauungsplan-Änderung und die Ausdehnung der gewerblichen Bauflächen dienen insbesondere auch den Belangen der Wirtschaft und der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Eine Standortsicherheit für die Firma Föhl ist nur bei Verfügbarkeit der Erweiterungsflächen gewährleistet. Die dringend notwendige 3. Druckguss-Halle kann zwar noch auf dem Betriebsgelände verwirklicht werden. Eine 4. Halle ist auf „eigenem“ Grund jedoch schon nicht mehr möglich.

Die Hallen müssen aus – wie bereits erwähnt – betriebsorganisatorischen und auch wirtschaftlichen Gründen abschnittsweise nach Norden angeordnet werden, eine Entwicklung z. B. nach Westen scheidet aus.

Die Änderung des Bebauungsplanes „Gewerbegebiet Brühl“ in einem Teilbereich kann nach den Vorschriften des neuen § 13 a des Baugesetzbuches (BauGB) durchgeführt werden. Danach ist es möglich, einen „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ im beschleunigten Verfahren aufzustellen. In einem solchen beschleunigten Verfahren „soll einem Bedarf an Investitionen zur Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen“ in der Abwägung in angemessener Weise Rechnung getragen werden. Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB entsprechend. Auch wenn der Bebauungsplan bzw. die Änderung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a Abs. 1 Nr. 1 BauGB aufgestellt wird, sind die bereits mit Aufstellung des Bebauungsplanes vorgegebenen Grünordnungsmaßnahmen weiterhin zu verfolgen bzw. ist diesen gerecht zu werden. Darüber hinaus muss eine artenschutzrechtliche Untersuchung des Plangebietes vorgenommen werden.

OV Kühnl erläuterte kurz den Sachverhalt und verwies im Übrigen auf die Vorlage der Verwaltung. Er wies nochmals daraufhin, dass es sich heute bei der Beschlussfassung um die Einleitung einer Bebauungsplanänderung des Gewerbegebietes Brühl in Michelau handelt.

Mehrheitlich sprach sich der Ortschaftsrat für die Erweiterung des Gewerbegebietes Brühl aus, allerdings sollten die landwirtschaftlichen Flächen ihre Berücksichtigung finden, indem man wertgleiche Flurstücke als Ausgleich zur Verfügung stellen sollte. Im Hinblick auf geplante Ausgleichsflächen wurde darauf hingewiesen, mehr als bisher darauf zu achten, welche Flächen man dafür in Anspruch nimmt und welche Alternativen zu Verfügung stehen. Der Ortschaftsrat machte deutlich, dass die Durchführung der bereits geplanten Grünordnung beachtet werden müsste und die beanspruchte Fläche die Größenordnung von 2 ha nicht überschreiten dürfe. Auf die Frage, weshalb kein Wert mehr auf einen Gleisanschluss gelegt werde, antwortete Bürgermeister Kaufmann, die Kosten, die man für einen Gleisanschluss an die Bahn AG zu zahlen hätte, seien viel zu hoch, so dass sich für die Firma ein Gleisanschluss nicht mehr rechnet. Dennoch sollen die Kosten nochmals geprüft werden.

Hinsichtlich der Feststellung, bei der früheren Planung sei keine Erweiterung Richtung Norden vorgesehen gewesen, wurde von Bürgermeister Kaufmann erklärt, der Plan mache deutlich, wie weit die erforderliche Fläche Richtung Norden ausgedehnt werde. Außerdem habe sich die Gesetzeslage gegenüber damals dahingehend geändert, dass selbst eine Bebauungsplan-Änderung in einem beschleunigten Verfahren nach § 13 a BauGB möglich sei. Dennoch werde der früheren Grünordnungsplanung Rechnung getragen werden. Der Grund der Erweiterung liege in dem Wunsch der Firma Föhl, ihre Bereiche