

# **Stellungnahme zum Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart – Teilplan Leonberg**

**Arbeitskreis Immissionen der Lokalen Agenda 21 Leonberg**

17. Oktober 2005

Verfasser:  
Ewald Thoma  
- Sprecher des Arbeitskreises Immissionen -  
Schwabstrasse 22  
71229 Leonberg  
E-Mail: ewald.thoma@t-online.de

## Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	3
1 Vorbemerkung.....	4
2 Derzeitiger Status der Luftqualität und Ursachenanalyse .....	4
2.1 Beschränkung auf NO <sub>2</sub> .....	4
2.2 Weitere Messungen im Stadtgebiet von Leonberg .....	5
2.3 Einfluss der Topographie auf die Immissionssituation .....	6
2.4 Situation der Luftschadstoffemissionen in Leonberg .....	6
3 Maßnahmen .....	9
3.1 Fahrverbote im Stadtgebiet Leonberg (M1 – M3) .....	9
3.2 Maßnahmen zum öffentlichen Personennahverkehr (M4 - M10).....	10
3.3 Straßenbaumaßnahmen (M11, M12).....	10
3.3.1 Westanschluss Leonberg (M11) .....	10
3.3.2 Altstadttunnel (M12).....	11
3.3 Sonstige Maßnahmen (M 13 – M 15) .....	12
3.4.....	12
3.4.1 Verteuerung von Parkgebühren in der Innenstadt Leonberg auf 5 € pro Stunde (M13) .....	12
3.4.2 Müllabfuhr und Straßenreinigung an Hauptverkehrsstraßen nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten (M14).....	12
3.4.3 Ermittlung des Optimierungspotentials bei Industrie und Gewerbe (M15) .....	12
3.5 Öffentlichkeitsarbeit (M16).....	12
3.6 Weitere nicht aufgeführte Maßnahmen.....	12
3.6.1 Maßnahmen, um die Emissionen auf den Autobahnen zu senken .....	12
3.6.2 Verkehrslenkende Maßnahmen.....	13
3.6.3 Förderung des Fahrradverkehrs .....	14
3.6.4 Planerische Maßnahmen im Stadtgebiet von Leonberg .....	14
3.6.5 Koordinierung der Verkehrsplanungen im Gebiet des Mittelzentrums Leonberg . .....	14
3.6.6 Messkonzept für die Überwachung der Luftqualität im Stadtgebiet von Leonberg.....	14

Literaturverzeichnis

Anhang

## **Zusammenfassung**

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat den Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart - Teilplan Leonberg - Planfeststellungsverfahren vorgelegt. Der Arbeitskreis Immissionen der Lokalen Agenda nimmt in diesem Papier dazu Stellung.

Die Stellungnahme begrüßt ausdrücklich die Vorlage eines Luftreinhalteplans für die Stadt Leonberg und darin vorgeschlagene Maßnahmen, sie hält allerdings wesentliche Verbesserungen und weitergehende Maßnahmen für erforderlich. Sie bemängelt, dass sich der Plan auf das Problem NO<sub>2</sub> beschränkt und andere Schadstoffe, insbesondere den Feinstaub außer Acht lässt. Ein weiterer Mangel liegt darin, dass nur Messungen an der Grabenstraße berücksichtigt werden und daher die vorgeschlagenen Maßnahmen hauptsächlich darauf abzielen, die Schadstoffsituation dort zu verbessern. Es liegen aber weitere Messungen vor, die nachweisen, dass Grenzwertüberschreitungen an allen Hauptverkehrsstraßen in Leonberg vorhanden sind. Weitere Maßnahmen und dauerhafte Messungen im Stadtgebiet werden daher für erforderlich gehalten. Auf die topografische Situation Leonbergs mit häufigen kleinräumigen Inversionslagen, die im Luftreinhalteplan nicht berücksichtigt sind, wird hingewiesen. Die Besonderheiten der Verkehrslage Leonbergs mit den Hauptverkehrsachsen A8 und A81, auf denen vor allem der LKW-Verkehr mit seinen Schadstoffemissionen sehr erheblich zugenommen hat, werden verdeutlicht. Weitgehende Durchfahrverbote für LKWs werden vorgeschlagen. Während die Maßnahmen für den ÖPNV begrüßt werden, werden die Straßenbaumaßnahmen kritisch gesehen. Ein Altstadttunnel dürfe nicht dazu führen, dass Verkehr und Emissionen lediglich verlagert werden und überdies zunehmen. Unterstützt wird dazu der Vorschlag einer Bypass-Lösung des Arbeitskreises Brückenschlag der Lokalen Agenda 21. Vorgeschlagen werden zum Schluss Maßnahmen zur Senkung der Emissionen auf den Autobahnen, verkehrslenkende Maßnahmen, die Förderung des Fahrradverkehrs, die Berücksichtigung der Immissionssituation bei der Stadtplanung und schließlich eine bessere Koordinierung der Verkehrsplanungen im Gebiet des Mittelzentrums Leonberg.

## 1 Vorbemerkung

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat den Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart - Teilplan Leonberg Planfeststellungsverfahren vorgelegt. Die Mitglieder des Arbeitskreises Immissionen nehmen in diesem Papier dazu Stellung

Leonberg ist aufgrund seiner Lage im Ballungsraum Stuttgart und an 2 der verkehrsreichsten Autobahnen des Landes eine Stadt mit hoher Schadstoff- und Lärmbelastung. Der Ballungsraum Stuttgart liegt in Deutschland in der absoluten Spitzengruppe, was die Immissionsbelastung durch Verkehr betrifft. Leonberg wiederum liegt innerhalb dieses Ballungsraums an der Spitze. Dies lässt sich nicht zuletzt aus den Ergebnissen der bisher vorgenommenen Erhebungen und Messungen des Landes Baden-Württemberg schließen.

Daher begrüßen wir ausdrücklich, dass das Regierungspräsidium nunmehr einen Luftreinhalteplan für die Stadt Leonberg vorgelegt hat. Dieser Plan enthält eine Reihe von Maßnahmen, die wir schon seit vielen Jahren gefordert haben, wie z.B. ein ganzjähriges LKW-Durchfahrtsverbot im Stadtgebiet Leonberg, Maßnahmen zur Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV und weiterer Maßnahmen.

Allerdings werden mögliche weitere Maßnahmen nicht oder nur unzureichend vorgeschlagen. Einzelne Maßnahmen sind nicht genügend durchdacht und können daher möglicherweise sogar kontraproduktiv wirken. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass der derzeitige Status der Luftqualität in Leonberg und die Ursachen für die vergleichsweise schlechte Luftqualität im Stadtgebiet von Leonberg nur unzureichend bzw. unvollständig Berücksichtigung gefunden haben.

Vor diesem Hintergrund nehmen wir gerne den Aufruf des Regierungspräsidiums auf und setzen uns mit dem Entwurf des Regierungspräsidiums für einen Luftreinhalteplan auseinander.

## 2 Derzeitiger Status der Luftqualität und Ursachenanalyse

Der vorliegende Entwurf des Luftreinhalteplans stellt die Ergebnisse der Immissionsmessungen in Leonberg sowie die Jahresemissionen jeweils bezogen auf den Schadstoff NO<sub>2</sub> dar und verweist auf weitere Untersuchungen – insbesondere eine Studie des Ingenieurbüros Lohmeyer -, welche zwar in erster Linie auf die Stadt Stuttgart zugeschnitten sind, deren grundsätzliche Aussagen aber auch auf Leonberg übertragbar sind.

### 2.1 Beschränkung auf NO<sub>2</sub>

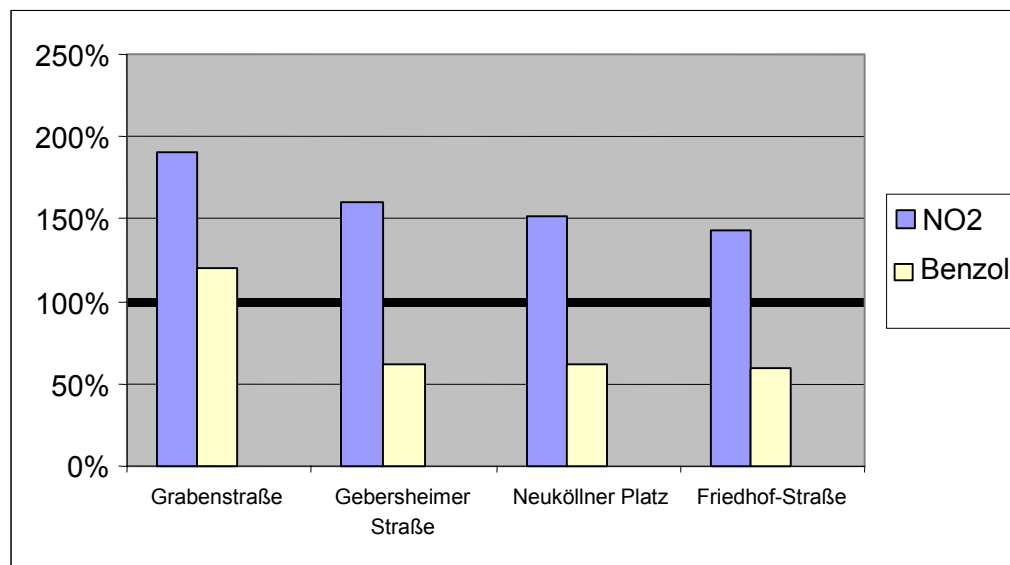
Der vorliegende Entwurf eines Luftreinhalteplans für Leonberg zielt ausschließlich darauf ab, eine Reduktion des Schadstoffs NO<sub>2</sub> zu erreichen. Zwar ist sicherlich in Leonberg der Schadstoff NO<sub>2</sub> eines der Hauptprobleme, eine Beschränkung auf diesen Schadstoff ist jedoch nicht angemessen. Die in Leonberg durchgeführten Messungen an der Grabenstraße haben gezeigt, dass auch bei anderen relevanten Schadstoffen die Immissionsgrenzwerte vermutlich nicht sicher unterschritten werden. Leider sind die Messungen in Leonberg diesbezüglich nicht ausreichend. Fehlende Messungen dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die Gefahr von Grenzwertüberschreitungen von vornherein verneint wird, zumal es deutliche Hinweise gibt, dass zumindest an der Grabenstrasse solche Grenzwertüberschreitungen nicht auszuschließen sind. So haben die seit Anfang dieses Jahres durchgeführten Spottmessungen ergeben, dass es Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub (PM<sub>10</sub>) gibt. Bisher wurden bereits an 15 Tagen Überschreitungen festgestellt. Die Ruß-Messungen aus den vergangenen Jahren deuten ebenfalls darauf hin, dass die Gefahr von Grenzwertüberschreitungen besteht. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Messort an der Grabenstrasse

seit Anfang des Jahres an eine andere Stelle verlagert wurde, welche immissionstechnisch günstiger liegt, d.h. die Werte sind vermutlich allgemein geringer als am bisherigen Messort. Auch der Benzol-Messwert ist an der Grabenstrasse vergleichsweise hoch und liegt immer noch nahe am Grenzwert – der Messwert war sogar teilweise der höchste gemessene Wert in Baden-Württemberg.

Aus den genannten Gründen schlagen wir vor, die noch fehlenden Messungen schnellstmöglich nachzuholen und bis dahin die Maßnahmen an der Annahme auszurichten, dass die Grenzwerte überschritten werden (insbesondere bei Feinstaub). Vor endgültigen Entscheidungen muss die messtechnische Basis wesentlich besser abgesichert sein als das bisher der Fall ist. Dies muss aus unserer Sicht auch als Maßnahme im Luftreinhalteplan ausdrücklich vorgesehen werden.

## 2.2 Weitere Messungen im Stadtgebiet von Leonberg

Als einzige messtechnische Grundlage werden die Spotmessungen an der Grabenstraße herangezogen. Es gibt jedoch in Leonberg weitere Messungen und gutachterliche Beurteilungen. Insbesondere hat die Umeg im Auftrag der Stadt Leonberg an weiteren 3 Hauptverkehrsstraßen des Stadtgebiets im Jahre 2001/2002 Messungen von NO<sub>2</sub>, Ruß und Benzol durchgeführt. Die Ergebnisse für die nach den EU-Richtlinien relevanten Parameter NO<sub>2</sub> und Benzol sind in der folgenden Grafik dargestellt.



**Bild 1: Ergebnisse der Messungen der Umeg aus dem Jahre 2001/2002 an 4 Hauptverkehrsstraßen in Leonberg**

Die Ergebnisse zeigen sehr deutlich, dass im Stadtgebiet von Leonberg an allen Messpunkten die Grenzwerte von NO<sub>2</sub> nicht eingehalten werden. Die Unterschiede zur Grabenstraße sind teilweise relativ gering (z.B. Gebersheimer Straße). Daraus kann man unschwer schließen, dass zumindest die NO<sub>2</sub>- Grenzwerte an allen Hauptverkehrsstraßen in Leonberg überschritten werden. Zu nennen sind zusätzlich zu den Straßen, an denen gemessen wurde, insbesondere:

- die Neue Ramtel-Straße
- die Brennerstraße (v.a. nach Eröffnung des Westanschlusses)
- die Rutesheimer Straße
- die Römerstraße

- die Berliner Straße

Dies ist auch einfach erklärbar. Die Hintergrundbelastung in Leonberg ist vergleichsweise hoch. Der Entwurf des Luftreinhalteplans macht dies deutlich: Im Müllergässle, dem Hang-einschnitt von der Feuerbacher-/Grabenstraße hinab zum Glemstal, wird als Hintergrundwert für Leonberg ein NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert von 33 µg/m<sup>3</sup> angegeben. Dies ist einer der höchsten Werte in Baden-Württemberg, wie ein Vergleich mit den Ergebnissen der UMEG-Messstationen in anderen Städten zeigt (siehe Jahresbericht 2004 der UMEG [1]). Nur wenige Innenstadtstationen in Stuttgart oder Mannheim haben ähnlich hohe Jahresmittelwerte aufzuweisen. Der Abstand zum Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> ist gering, eine Überschreitung des Grenzwertes ist daher schon bei vergleichsweise geringem Verkehrsaufkommen an den jeweiligen Straßen sehr wahrscheinlich.

Berücksichtigt man zusätzlich die Erkenntnis, dass die NO<sub>2</sub>- Immissionen in den letzten Jahren nicht mehr zurückgehen (wie auch die Messreihe der Grabenstraße zeigt – dort steigen die Messwerte sogar wieder an), so müssen in Leonberg alle Maßnahmen darauf abzielen, die NO<sub>2</sub>-Emissionen im **gesamten** Stadtgebiet zu reduzieren. Insbesondere ist eine Konzentration der Maßnahmen auf eine alleinige Verbesserung der Situation der Grabenstraße unzureichend.

### **2.3 Einfluss der Topographie auf die Immissionssituation**

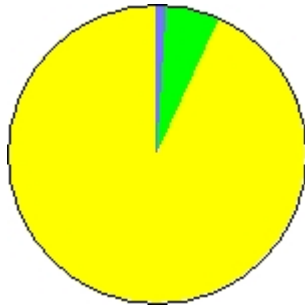
Leonberg ist topographisch stark gegliedert. Es gibt Steigungs- und Gefällstrecken und häufige kleinräumige Inversionen bei austauscharmen Wetterlagen. Dies ist immissionsseitig von großer Bedeutung und muss daher insbesondere bei der Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Der Entwurf des Luftreinhalteplans geht auf diese Besonderheit nicht ein.

### **2.4 Situation der Luftschadstoffemissionen in Leonberg**

Die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs sind in Leonberg vergleichsweise hoch und haben in den letzten Jahren nicht signifikant abgenommen. Die Darstellung im Entwurf des Luftreinhalteplans trägt dieser Situation nur unzureichend Rechnung. Man kann aus der Abnahme der Emissionen in Baden-Württemberg nicht auf eine entsprechende Abnahme in Leonberg schließen. Leonberg befindet sich in einer Sondersituation. Zum einen dominieren in Leonberg sehr stark die Emissionen durch Verkehr, zum anderen hat Leonberg aufgrund seiner Lage an zwei der verkehrsreichsten Autobahnen des Landes mit einer ständigen erheblichen Zunahme des Verkehrs zu kämpfen, welche die zweifellos vorhandenen Fortschritte bei der Abgasreduktion wieder wettmacht. Insbesondere die erhebliche Zunahme des LKW-Verkehrs auf den Autobahnen trägt dazu bei. Ebenso die Konzentration des Autobahnverkehrs im Raum Stuttgart auf die A 8 und die A 81, welche in Leonberg zusammentreffen und die Hauptlast des gesamten Autobahnverkehrs der Region tragen müssen. Leonberg ist damit insbesondere auch Opfer einer einseitigen Verkehrsplanung des Ballungsraumes Stuttgart. Während in anderen Städten die Emissionen tatsächlich deutlich zurückgehen, ist dies in Leonberg nicht der Fall und alle Prognosen deuten darauf hin, dass sich die Situation nicht verbessern wird. Diese Sondersituation wird durch die folgenden Grafiken deutlich.

Emissionskataster Baden-Württemberg

**NOx-Emission in Leonberg,  
 Verdichtungsraum Großraum Stuttgart 2000**



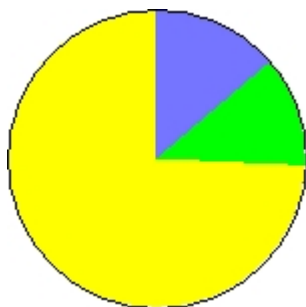
NOx-Emission in Leonberg in Tonnen pro Jahr	
<b>Industrie und Gewerbe</b>	<b>16</b>
Gewerbe (ohne Feuerungsanlagen)	nv
Industrie (11.BImSchV)	16
<b>Kleinf Feuerungsanlagen</b>	<b>64</b>
Brenngase	24
Festbrennstoffe	2
Heizöl EL	38
<b>Verkehr</b>	<b>1056</b>
<u>Straßenverkehr</u>	1055
Luftverkehr	nv
Schienenverkehr	1
<b>Summe</b>	<b>1136</b>
nv: nicht nachweisbar, vernachlässigbar. Abweichungen in den Summen sind auf das Runden der Zahlen zurückzuführen.	

**Bild 2 Auszug aus dem Emissionskataster 2000 der Umeg für die Stadt Leonberg  
 (Quelle: Internet)**

Bild 1 zeigt die sehr hohe Dominanz des Verkehrs bei den Stickoxidemissionen. Zum Vergleich zeigt Bild 2 die Werte für den Großraum Stuttgart insgesamt. Zwar spielen im gesamten Ballungsraum die Verkehrsemissionen auch eine große Rolle, aber doch vergleichsweise deutlich weniger als in Leonberg.

Emissionskataster Baden-Württemberg

**Nox-Emission im Verdichtungsraum Großraum Stuttgart 2000**



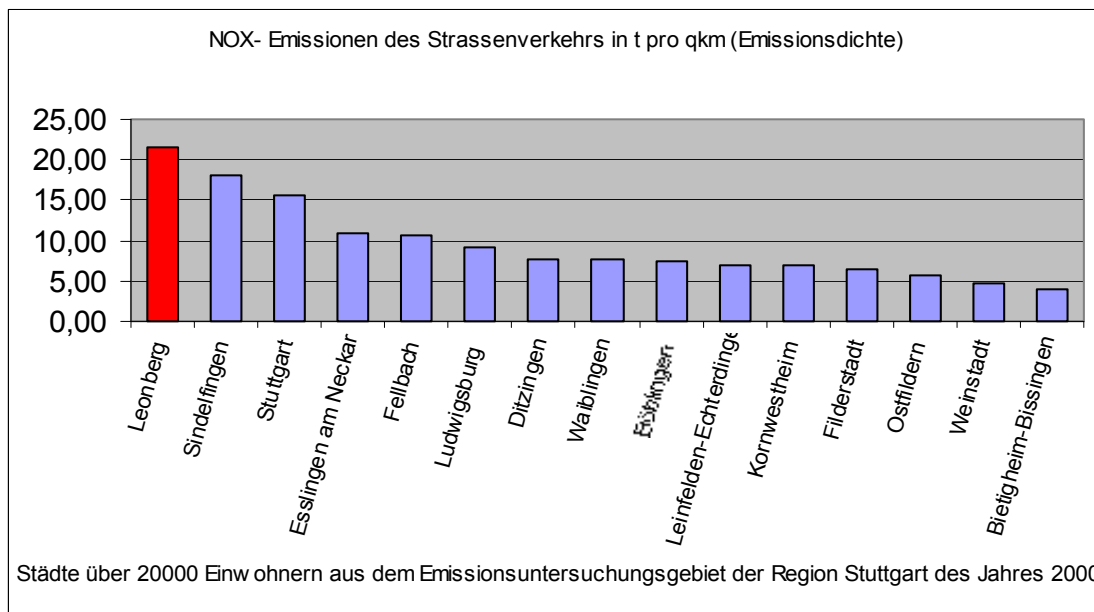
NOx-Emission im Verdichtungsraum Großraum Stuttgart in Tonnen pro Jahr	
<b>Industrie und Gewerbe</b>	<b>2745</b>
Gewerbe (ohne Feuerungsanlagen)	nv
Industrie (11.BImSchV)	2745
<b>Kleinfeuerungsanlagen</b>	<b>2241</b>
Brenngase	1090
Festbrennstoffe	62
Heizöl EL	1089
<b>Verkehr</b>	<b>14051</b>
Luftverkehr	800
Schienenverkehr	434
Schiffverkehr	148
Straßenverkehr	12669
<b>Summe</b>	<b>19037</b>

nv: nicht nachweisbar, vernachlässigbar.  
 Abweichungen in den Summen sind auf das Runden der Zahlen zurückzuführen.

**Bild 3: Auszug aus dem Emissionskataster 2000 der Umeg für den Ballungsraum Stuttgart (Quelle: Internet)**

Die außergewöhnlich hohe Emissionsbelastung der Stadt Leonberg durch den Straßenverkehr macht ein Vergleich mit anderen größeren Städten der Region Stuttgart deutlich. Das folgende Bild zeigt auf der Basis der Emissionskatasterdaten des Jahres 2000 die Belastung durch Stickoxid-Emissionen des Straßenverkehrs bezogen auf die Gemarkungsfläche (Emissionsdichte). Bei dem Vergleich liegt Leonberg an der Spitze der Belastung.





**Bild 4: Städtevergleich der Emissionen durch den Straßenverkehr**

### 3 Maßnahmen

#### 3.1 Fahrverbote im Stadtgebiet Leonberg (M1 – M3)

Der Entwurf des Luftreinhalteplans sieht als Maßnahmen verschiedene Durchfahrtsverbote im Stadtgebiet von Leonberg ab dem Jahre 2010 vor. Während für die Grabenstraße ein generelles Durchfahrtsverbot für LKW vorgesehen ist (M1), sind für das Stadtgebiet insgesamt nur Durchfahrtsverbote für KfZ mit schlechter EURO 2 (M2) bzw. ab 2012 schlechter als EURO 3 (M3) vorgesehen. Diese Maßnahmen sind zwar richtig aber nicht ausreichend.

Wir schlagen zusätzlich vor:

- Ein sofortiges generelles Durchfahrtsverbot für LKW für das gesamte Stadtgebiet
- Fahrverbot im Stadtgebiet von Leonberg für alle Kfz schlechter EURO 2, wenn die akute Gefahr von Grenzwertüberschreitungen besteht (nach Schaffung der bundesrechtlichen Voraussetzungen)

Begründung:

Ein LKW-Durchfahrtsverbot für das Stadtgebiet von Leonberg ist bereits heute durchführbar. Es gibt für LKWs keinen ersichtlichen Grund, das Stadtgebiet von Leonberg durchfahren zu müssen. Insbesondere ist ein Warten auf den Westanschluss nicht notwendig, da Ausweichstrecken bereits heute vorhanden sind. So kann z.B. ein B 295-Nutzer bereits heute das Stadtgebiet Leonberg über die Südrandstraße und die Autobahn umfahren. Eine Beschränkung des Durchfahrtsverbots nur auf die B 295 würde weiterhin zum Ausweichen auf andere Routen im Stadtgebiet führen, insbesondere über Höfingen, Gebersheim und die Gartenstadt. Da auch dort die Grenzwerte zumindest teilweise bereits nachweislich überschritten sind (z.B. Gebersheimer Straße) wäre dies kontraproduktiv und gemäß EU-Richtlinien auch nicht zulässig, welche eine Problemlösung alleine durch Verlagerung nicht zulassen. Des Weiteren ist nicht auszuschließen, dass die Feinstaubgrenzwerte in der Grabenstraße nicht eingehalten werden können und daher bereits ab 2005 zwingend Maßnahmen ergriffen werden müssen. Im Übrigen ist es den Bürgern schwer zu vermitteln, dass

eine Gesundheitsgefährdung erst mit Beginn des Jahres 2010 entstehen soll. Wir sind der Auffassung, dass der Schutz der Bevölkerung vor Gesundheitsgefährdung immer so schnell und so optimal wie möglich erfolgen sollte und nicht erst wenn formal eine gesetzliche Frist Maßnahmen unumgänglich macht.

Das Durchfahrtsverbot sollte auch für LKW mit Ziel Leonberg gelten: Alle Ziele müssen von der Peripherie angefahren werden, d.h. Ziele in der Südstadt von Süden, Ziele in der Weststadt von Westen usw. Der Knoten Grabenstraße/Bahnhofstraße ist dabei als Mittelpunkt zu nehmen, der nicht überschritten werden darf.

Ein erhebliches Problem stellen die häufigen Staus auf den Autobahnen rund um Leonberg dar. Der Verkehr sucht sich die einfachste Umleitungsstrecke aus und diese führt durch das Stadtgebiet von Leonberg, obwohl es Alternativstrecken gibt. Dies betrifft vor allem die A 8 zwischen Heimsheim und Leonberg. Dort gibt es eine ausgeschilderte Umleitung über Malmshausen-Renningen-B 295-Südrandstraße, welche jedoch unzureichend benutzt wird. Während der Ausbauphase der A 8 wäre gerade an dieser Stelle ein Durchfahrtsverbot im Stadtgebiet von Leonberg sehr hilfreich. Im Übrigen weisen wir bereits vorsorglich darauf hin, dass auch nach dem Ausbau der A 8 mit häufigen Staus vor dem Leonberger Dreieck zu rechnen sein wird, da sich die Autobahn aus Richtung Karlsruhe in Richtung Stuttgart auf 2 Fahrspuren verengt und dies erfahrungsgemäß zu Problemen führt. Der Engelbergtunnel ist dafür das beste Beispiel. Die Staus sind durch den Ausbau der A 81 und den Engelbergtunnel nicht verschwunden. Ähnliches ist auch bei der A 8 zu erwarten. Schließlich ist weiterhin darauf hinzuweisen, dass die Autobahnmaut dazu führt, auf innerstädtische Straßen auszuweichen, insbesondere beim regionalen LKW-Verkehr. Auch hiergegen ist ein generelles Durchfahrtsverbot notwendig.

### **3.2 Maßnahmen zum öffentlichen Personennahverkehr (M4 - M10)**

Diese Maßnahmen sind zu begrüßen und erfreulich umfassend. Allerdings sollte auch überlegt werden, wie das ÖPNV-Angebot in Leonberg weiter verbessert werden kann, um die Bürger für eine Umsteigen vom Individualverkehr auf den ÖPNV zu motivieren.

### **3.3 Straßenbaumaßnahmen (M11, M12)**

#### **3.3.1 Westanschluss Leonberg (M11)**

Der Bau des Westanschlusses Leonberg ist aus der Sicht der Verbesserung des Immissionsschutzes für die Leonberger Bevölkerung ambivalent. Zwar treten Verkehrsumlagerungen im Stadtgebiet von Leonberg auf, die an manchen Stellen eine i.d.R. leichte Reduktion des Verkehrs bewirken, aber im Gegenzug gibt es Straßenabschnitte, die erhebliche Zusatzbelastungen erfahren. Dazu gehört insbesondere die Brennerstraße, die entlang des Wohngebiets Ezach und im weiteren Verlauf mitten durch das Stadtgebiet führt und teilweise einen erheblichen Verkehrszuwachs erfahren wird. Im Lichte der Ergebnisse der Messungen von 2001/2002 betrachtet, ist es sehr wahrscheinlich, dass der Westanschluss neue Problemzonen bei der Immissionsbelastung schaffen wird. Dabei spielt auch eine Rolle, dass der Westanschluss ein bedeutender Verkehrsknoten mit entsprechenden Emissionen sein wird, der kleinklimatisch an einer der ungünstigsten Stellen in Leonberg liegen wird. Wir verweisen auf die ausführlichen Darlegungen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren.

Leider sind inzwischen die Befürchtungen, dass die Grenzwerte nicht eingehalten werden können, noch gewachsen. Dies liegt daran, dass wesentliche Annahmen des Immissionsgutachtens, auf welches sich die Planfeststellung stützt, sich inzwischen als zu optimistisch herausgestellt haben. So ist z.B. ein wesentlicher Eckpfeiler des Gutachtens die Annahme, dass die Grundbelastung bei NO<sub>2</sub> sich vom Jahre 2000 bis in das Jahr 2010 von 35 µg/m<sup>3</sup> auf 25 µg/m<sup>3</sup> verringern wird. Diese Annahme ist viel zu optimistisch. Immerhin beträgt die

gemessene Grundbelastung im Jahre 2005  $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (Messungen der Umeg im Müllergässle) und die Tendenz bei  $\text{NO}_2$  zeigt in Leonberg eher nach oben als nach unten (siehe Messungen an der Grabenstraße). Auch die Tatsache, dass die Feinstaubbelastung zum damaligen Zeitpunkt als nicht relevant betrachtet wurde, könnte sich noch als gravierender Fehler herausstellen.

### 3.3.2 Altstadtunnel (M12)

Mit einem Tunnel unter der Altstadt von Leonberg soll die Schadstoffbelastung in der Grabenstraße entschärft werden.

Diese Maßnahme ist unter dem Gesichtspunkt der Reduktion der Schadstoffbelastung in der Gesamtstadt äußerst ambivalent, je nach Variante sogar kontraproduktiv. Zwar kann dadurch die hoch belastete Grabenstraße entlastet werden, aber durch den Tunnel werden die Gesamtemissionen im Stadtgebiet nicht zurückgehen. Insbesondere bei einem Tunnel, der den Verkehr in das Glemstal oder in die Bahnhofsstraße führt, erfolgt lediglich eine Verlagerung des Verkehrs von einem Stadtbereich in einen anderen. Schlimmer noch: die Schadstoffbelastung insgesamt wird dadurch sogar steigen und es werden neue Schadstoff-Brennpunkte mitten in reinen Wohngebieten entstehen, die wiederum neue Maßnahmen erforderlich machen würden. Die Gründe dafür sind:

- die Höhendifferenz ins Glemstal ist deutlich größer; Steigungsstrecken verursachen einen erheblich höheren Schadstoffausstoß
- das Glemstal ist erheblich inversionsgefährdet; bei austauscharmen Wetterlagen werden daher hohe Schadstoffwerte zu erwarten sein
- Es entstünde an der kleinklimatisch ungünstigsten Stelle – an der Claußenmühle unterhalb des Pomeranzengartens – ein neuer neuralgischer Verkehrsknoten. Grund: Dort würde sich der Nord-Süd-Verkehr aus Richtung Ditzingen in Richtung Westanschluss Leonberg und der Ost-Westverkehr aus Richtung Rutesheim in Richtung Solitude/Stuttgart treffen. Bereits das Gutachten von Dr. Brenner und Münnich im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans hat dort ein hohes Staurisiko dargestellt. Ein solcher neuralgischer Verkehrsknoten würde drastisch die Emissionen erhöhen und die dortige hohe Inversionsgefahr würde zusätzlich die sich daraus resultierende Immissionsbelastung verstärken.
- Es entstünde eine zusätzliche und attraktive Zufahrts- und Durchfahrtstrecke nach / durch Leonberg - sowohl aus Richtung A 8 / Rutesheim über die neue Nordumfahrung Rutesheim in Richtung Ditzingen / A 81 als auch von der A 8 / Westanschluß in Richtung A 81 / Ditzingen. Dadurch würde zusätzlicher Verkehr in das Stadtgebiet von Leonberg gezogen. Die Gesamtemissionen würden erhöht und vor allem die an den betroffenen Straßen liegenden Wohngebiete zusätzlich erheblich belastet. Darunter befindet sich z.B. die Gebersheimer Straße mit der höchsten  $\text{NO}_2$  – Belastung in Leonberg nach der Grabenstraße.

Man kann es auch einfach zusammenfassen: Das Problem Grabenstraße würde lediglich ein paar hundert Meter westlich an eine immissionstechnisch noch ungünstigere Stelle verlegt. Eine solche Verlagerung eines Problems an eine andere Stelle ist im Übrigen gemäß EU-Richtlinien nicht zulässig. Der Altstadtunnel darf nur in emissionsverträglicher Weise und sollte nur in Verbindung mit Durchfahrt-beschränkenden Maßnahmen realisiert werden, d.h. er darf nicht dazu führen, dass Verkehr und Luftschadstoffe in Summe zunehmen.

Schließlich ist auch die Finanzierung eines solchen Vorhabens in absehbarer Zeit unrealistisch und damit ist dieses Vorhaben als ernsthafte Maßnahme eines Luftreinhalteplans nicht zulässig, da dort nur Maßnahmen aufgeführt werden dürfen, die auch in einem überschaubaren Zeitraum durchgeführt werden können.

Es gibt jedoch eine Variante, die wahrscheinlich eine positive Schadstoffbilanz bewirken könnte und gleichzeitig auch die billigste und städtebaulich interessanteste Lösung wäre: Die sogenannte Lösung ‚Bypass Grabenstrasse‘ des Arbeitskreises ‚Brückenschlag‘ der Lokalen Agenda 21 der Stadt Leonberg (siehe Anhang 1).

Diese Lösung hat folgende Vorteile:

- die Grabenstrasse wird entlastet und damit die dortige Schadstoffbelastung auf ein erträgliches Maß gedrückt
- die Steigung in Aufwärtsrichtung wird verringert und die Anfahrten an Ampeln entfallen; dadurch werden die Emissionen gemindert
- sie bewirkt eine bessere Verflüssigung des Verkehrs und senkt dadurch die Emissionen
- sie kann am ehesten realisiert werden, da die Kosten am geringsten sind

Vor diesem Hintergrund schlagen wir vor, in den Luftreinhalteplan nur diese Variante eines Altstadttunnels aufzunehmen.

### **3.4 Sonstige Maßnahmen (M 13 – M 15)**

#### **3.4.1 Verteuerung von Parkgebühren in der Innenstadt Leonberg auf 5 € pro Stunde (M13)**

Diese Maßnahme halten wir in Leonberg für wenig sinnvoll. Leonberg setzt darauf, dass die Einkaufsmöglichkeiten in der Innenstadt erhalten bleiben. Eine Verteuerung der Parkgebühren in der Innenstadt würde dazu führen, dass der ohnehin bereits vorhandene Trend zu Einkaufszentren auf der grünen Wiese sich auch in Leonberg verstärken würde. Diese wären nur mit dem Auto erreichbar und würden daher eher die Gesamtemissionen erhöhen und damit kontraproduktiv wirken.

#### **3.4.2 Müllabfuhr und Straßenreinigung an Hauptverkehrsstraßen nur außerhalb der Hauptverkehrszeiten (M14)**

Diese Maßnahme ist zu begrüßen.

#### **3.4.3 Ermittlung des Optimierungspotentials bei Industrie und Gewerbe (M15)**

Diese Maßnahme ist zu begrüßen, da auch bei Industrie und Gewerbe noch erhebliches Optimierungspotential vorhanden ist.

### **3.5 Öffentlichkeitsarbeit (M16)**

Wir begrüßen, dass die Öffentlichkeitsarbeit in Form einer eigenen Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufgenommen wird. Damit wird der Öffentlichkeitsarbeit ein hoher Stellenwert eingeräumt. Wir sehen dies zugleich als eine Bestätigung unserer eigenen langjährigen Arbeit im Rahmen der Lokalen Agenda Leonberg und hoffen auf die künftige Unterstützung der Behörden für unsere weitere Arbeit.

### **3.6 Weitere nicht aufgeführte Maßnahmen**

#### **3.6.1 Maßnahmen, um die Emissionen auf den Autobahnen zu senken**

Ein gravierender Mangel des vorliegenden Entwurfs des Luftreinhalteplans ist die Nichtbeachtung der mit Abstand größten Emittenten in Leonberg, der Autobahnen. Eine nachhaltige Reduktion der Schadstoffkonzentrationen in Leonberg ist nur möglich, wenn auch die Emissionen auf den Autobahnen rund um Leonberg gesenkt werden. Das Hoffen auf bessere Abgastechniken bei den KfZ alleine reicht nicht aus. Wir schlagen daher vor:

- Sofortige Geschwindigkeitsbeschränkung auf allen Autobahnen rund um Leonberg auf 80 km/h für alle PKW und auf 60 km/h für alle LKW.
- Verzicht auf jegliche Autobahnumleitungsstrecken durch das Stadtgebiet von Leonberg.
- Längerfristig: Geeignete regionale Verkehrsplanungsmaßnahmen, um die völlige Konzentration des Autobahnverkehrs rund um Stuttgart auf das Leonberger Dreieck abzuschwächen und damit das Verkehrsaufkommen an dieser Stelle zu senken
- Finanzielle Unterstützung der Stadt Leonberg durch Bund/Land/Region/Landkreis als Ausgleich für die Verkehrslasten, welche die Stadt für den regionalen Verkehr und den Fernverkehr tragen muss

#### Begründung:

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen führen zu einem unmittelbar zur Senkung der Emissionen und zum anderen wird der Verkehr flüssiger, die Staugefahr wird reduziert, dadurch werden die Emissionen gesenkt.

Autobahnumleitungsverkehr stellt für Teile der Leonberger Bevölkerung eine sehr häufige und sehr unangenehme Belastung dar. Leider wird diese Belastung bei allen Verkehrsgutachten ignoriert, weil sie nicht ständig vorhanden ist. Die Verhinderung von Autobahnumleitungsverkehr durch geeignete Maßnahmen ist ein wirkungsvolles Mittel, um die Immissionsbelastung gerade an den kritischen Hauptverkehrsstraßen zu senken.

Leonberg ist Opfer einer verfehlten regionalen Verkehrsplanung in der Vergangenheit. Der gesamte Fernverkehr und der regionale Umgehungsverkehr des Ballungsraumes Stuttgart läuft über die Leonberger Autobahnen. Die dadurch resultierende außergewöhnliche Belastung der Leonberger Bevölkerung hat bei den bisherigen Planungen keine Rolle gespielt. Dies muss sich künftig ändern. Daher fordern wir, dass künftig alles unterlassen wird, was die Belastung noch weiter steigen lässt und dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um den Verkehrsknoten Leonberg zu entlasten. Wir fordern weiterhin, dass Leonberg aufgrund seiner regionalen Sonderrolle finanzielle Unterstützung vom Landkreis, der Region oder vom Land erhält. Sie sollen für Maßnahmen verwendet werden, welche die Folgen der außergewöhnlichen Verkehrsbelastung abmildern. Leonberg kann diese unverschuldet zu tragenden Lasten nicht alleine bewältigen.

#### 3.6.2 Verkehrslenkende Maßnahmen

Im Zeitalter der Computertechnik ist es sinnvoll und geboten, diese Technik dafür einzusetzen, die Verkehrsströme in Leonberg besser und effizienter zu steuern. Zwar werden heute schon in einzelnen Bereichen Steuerungen durchgeführt (z.B. Ampelschaltungen, Busbeschleunigung, Pfortnerampeln usw.), aber es gibt noch kein integriertes Konzept, welches in der Lage ist, Einzelmaßnahmen gesamtstädtisch in Form eines integrierten Verkehrsmanagements zu koordinieren und zu steuern. Hier kann noch Potential zur Immissionsminderung erschlossen werden. Wir schlagen daher vor, die Einsatzmöglichkeiten eines Verkehrsmanagementsystems unter dem Gesichtspunkt möglicher Immissionsminderungen zu prüfen und dies als Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

Als Verkehrslenkende Maßnahmen sind auch konkrete Vorgaben für den Lieferverkehr in der Stadt Leonberg denkbar. So wäre z.B. zu überlegen, die Route der LKWs zur täglichen Versorgung des kreiseigenen Holzhackschnitzelheizkraftwerkes am Kreiskrankenhaus so vorzuschreiben, dass möglichst wenig städtische Wohngebiete berührt sind. Wir schlagen vor, eine Prüfung solcher Möglichkeiten als Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

### 3.6.3 Förderung des Fahrradverkehrs

Nicht nur eine Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV ist ein Mittel zur Reduktion der Immissionsbelastung, sondern noch wirkungsvoller ist eine Verlagerung auf den emissionsfreien Radverkehr. Um eine solche Verlagerung zu unterstützen, liegen bereits seit Jahren umfangreiche Ideen und Pläne vor, welche hauptsächlich aus Geldmangel aber auch aus anderen Gründen bisher nicht verwirklicht wurden. Wir verweisen diesbezüglich auf entsprechende Vorschläge der Gruppe ‚Radl‘ der Lokalen Agenda Leonberg. Wir unterstützen diese Vorschläge und schlagen vor, diese in den Luftreinhalteplan mit aufzunehmen.

### 3.6.4 Planerische Maßnahmen im Stadtgebiet von Leonberg

Für die mittel- und langfristige Perspektive ist die Einbeziehung der Immissionssituation bei der Stadtplanung eine sehr wirkungsvolles und unumgängliches Mittel. Dafür bietet sich in Leonberg derzeit eine sehr gute Gelegenheit durch den die Zeit gerade im Erstellungsprozess befindlichen neuen Flächennutzungsplan. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Aspekte des lokalen Kleinklimas und der stark gegliederten Topographie zu richten. Im bisherigen Planungsprozess sind diese Aspekte noch zu kurz gekommen. Bei der Flächennutzungsplanung werden wichtige Weichen gestellt, Fehler können später nur noch mühsam korrigiert werden. Jede planerische Maßnahme muss grundsätzlich daraufhin geprüft werden, welche Auswirkungen sie unter dem Gesichtspunkt des Immissionsschutzes hat. Wir schlagen daher vor, dass der Luftreinhalteplan einen entsprechenden verbindlichen Maßnahmehinweis vorsieht. Wir verweisen diesbezüglich auch auf unsere förmlichen Stellungnahmen im Rahmen des Stadtentwicklungsprozesses.

### 3.6.5 Koordinierung der Verkehrsplanungen im Gebiet des Mittelzentrums Leonberg

Sowohl die Planungen zum Westanschluss Leonberg als auch zur Nordumfahrung Rutesheim haben gezeigt, dass künftig eine stärkere Abstimmung der Verkehrsplanungen zwischen den Gemeinden des Einzugsbereichs des Mittelzentrums Leonberg notwendig ist. Insbesondere die Nordumfahrung Rutesheim wurde de facto ohne wirkliche Einbeziehung der Nachbargemeinden von Rutesheim betrieben und ohne Rücksicht auf die Belange der Nachbargemeinden durchgesetzt. Dies darf in einem so eng verzahnten Bereich des Ballungsgebietes Stuttgart eigentlich nicht passieren. Die Folge davon ist, dass die Entlastung der Gemeinde Rutesheim auf Kosten einer zusätzlichen Belastung von Leonberger Stadtteilen erfolgt, d.h. es entstehen suboptimale Lösungen. Zur Begründung verweisen wir auf die Stellungnahme der Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal e.V. zum Bebauungsplanverfahren der Nordumfahrung Rutesheim (vgl. Anhang 2)

Nachdem der Baubeschluss gefällt ist, bleibt Leonberg nichts anderes übrig als sich auf die zusätzliche Belastung einzustellen. Als Sofortmaßnahme nach Inbetriebnahme der Nordumfahrung ist die Einrichtung einer Pfortnerrampe an der Kreuzung Rutesheimer Straße/Gebersheimer Straße unumgänglich. Längerfristig müssen ggf. noch weitere Maßnahmen bis hin zur Schaffung einer Verbindungsstraße zwischen der Rutesheimer Straße und der Südrandstraße in Betracht gezogen werden. Solche Überlegungen wären bei einem Verzicht auf die Nordumfahrung und die Wahl einer anderen Trasse nicht erforderlich gewesen.

### 3.6.6 Messkonzept für die Überwachung der Luftqualität im Stadtgebiet von Leonberg

Obwohl Leonberg die höchste Emissionsbelastung der Region von Seiten des Straßenverkehrs ertragen muss, sind langjährige regelmäßige und für das Stadtgebiet repräsentative Messungen der wichtigsten Schadstoffparameter im Stadtgebiet von Leonberg nicht durchgeführt worden. Leonberg ist bisher insbesondere kein Standort einer ‚normalen‘ Luftmessstation des Landes Baden-Württemberg. Dies erschwerte bereits bisher eine fundierte Beurteilung der Immissionssituation. Vor allem ist die langjährige Entwicklung der Situation bei den einzelnen Parametern bisher nur abschätzbar und nicht durch Messungen untermauert. War dies bisher schon nicht verständlich, so wird dies nun mit der Einführung eines Luftrein-

halteplanes zu einem erheblichen zusätzlichen Mangel des Plans selbst. Der Plan nützt nichts, wenn die Wirksamkeit seiner Maßnahmen nicht langfristig überwacht wird. Dazu reichen die derzeitigen Spotmessungen an der Grabenstrasse nicht aus, zumal sie nach unseren Informationen nur zeitlich begrenzt vorgesehen sein sollen. Wir erwarten daher, dass in den Luftreinhalteplan ein Messkonzept für die langfristige und umfassende Überwachung der Luftqualität im Stadtgebiet von Leonberg aufgenommen wird. Als Mindestlösung stellen wir uns die langjährige Beibehaltung der Spotmessungen an der Grabenstrasse, ergänzt um eine weitere Messstelle an einer Leonberger Hauptverkehrsstrasse (möglicherweise wechselnd) sowie die Einrichtung einer dauerhaften Luftmessstation mit allen üblichen Parametern vor.

## Literatur

- [1] Jahresdaten 2004, Veröffentlichung der Umeg 2005
- [2] Präsentation Dr. Valet, Leiter der UMEG, anlässlich der Jahreshauptversammlung der Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal 2004 am 17.6.2005 in Leonberg
- [3] Messungen gemäß der 23. BimSchV in Leonberg Mai 2001 bis Juli 2002, Abschlußbericht, UMEG, 2002

Weiterhin die im Entwurf des Luftreinhalteplans genannte Literatur

## Anhang

Dokumente, die Bestandteil der Stellungnahme sind:

- [1] Schreiben des Arbeitskreises Brückenschlag der Lokalen Agenda Leonberg an die Stadt Leonberg zum Bypass Grabenstraße

Wir verweisen weiterhin auf verschiedene Stellungnahmen/Einwendungen zu einzelnen Planungsmaßnahmen in Leonberg.

Eine umfangreiche Sammlung der Aktivitäten findet sich im Internet unter

**[www.agenda21-leonberg.de](http://www.agenda21-leonberg.de)**