



*Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm  
Region Leonberg (AGVL)*

*Lokale Agenda 21 Leonberg  
Arbeitskreis Immissionen*



## **Stellungnahme zum Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalte-/ Aktionsplans für den Regierungsbezirk Stuttgart- Teilplan Leonberg 2011**

**Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)  
Lokale Agenda 21 Leonberg, Arbeitskreis Immissionen**

Leonberg, Oktober 2011

---

**Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Leonberg (AGVL) wird von folgenden Vereinen/Initiativen getragen:**

Bürgerforum Magstadt e.V., Bürgerinitiative Bahnlärm Leonberg –Höfingen, Bürgerverein Eltingen e.V., Bürgerverein Leonberg-Ezach e.V., Bürgerverein Leonberg Silberberg e.V., Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal e.V. (BiGG), Haldengebiet Leonberg  
Initiativgemeinschaft (H.A.L.Lig), Bürgergemeinschaft Leonberg-Ramtel e.V.



---

**Wir begrüßen grundsätzlich die beiden Maßnahmenpakete des vorliegenden Entwurfs der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet Leonberg.**

Insbesondere begrüßen wir das LKW-Durchfahrtsverbot, da damit eine unserer bisherigen Hauptforderungen endlich erfüllt wird. Wir freuen uns, dass nun die Umsetzung erfolgen soll. Wir freuen uns auch darüber, dass der Entwurf die Bemühungen der Leonberger Lokalen Agenda 21, den Radverkehr zu fördern, anerkennt.

**Allerdings gibt es auch einen Wermutstropfen**

Der LKW-Verkehr auf der A 8 westlich des Westanschlusses nimmt lt. Prognose des Gutachtens um ca. 350 LKW pro Tag zu. Der Stadtteil Silberberg liegt recht nahe an der A 8. Es ist daher anzunehmen, dass dort die Schadstoffkonzentrationen (und der Lärm) zunimmt. Ein ähnlicher Effekt könnte auch in den autobahnnahen Bereichen der Stadtteile Ezach Eltingen und Ramtel (v.a. an der A 81 im Bereich des Tunnelmundes des Engelbergtunnels) auftreten, da dort die Zahl der LKW sogar um 550 pro Tag steigen soll.

**Fehlende Berücksichtigung des Autobahneinflusses und zu kleines Untersuchungsgebiet**

Die Autobahnen A 8 und A 81 gehören zu den am höchsten belasteten im Land und führen sehr nahe an Wohngebieten vorbei. Sie gehören dadurch teilweise quasi zum innerstädtischen Straßennetz Leonbergs und sind mit Abstand die Hauptemittenten der Stadt. Sie werden jedoch aus bisher nicht benannten Gründen aus der Umweltzone und dem Untersuchungsgebiet ausgeklammert. Dies ist nach wie vor eine unerklärliche Schwäche des Luftreinhalteplans, auf die wir mehrfach hingewiesen haben. Der Einfluss der Autobahnen auf die Schadstoffsituation in Leonberg wird dadurch nicht genügend beachtet.

Außerdem ist das Untersuchungsgebiet viel zu klein. Es umfasst lediglich die weitere Umgebung der Grabenstraße. Nicht einmal die Gebersheimer Straße ist aufgenommen, obwohl dort bei einer Jahresmessung 2001/2002 die zweithöchste NO<sub>2</sub>-Belastung in Leonberg gemessen wurde /4/. Das Untersuchungsgebiet sollte die gesamte Umweltzone, den Ortsteil Silberberg und die Umgebung der Autobahnen umfassen. Wie wichtig vor allem die Einbeziehung der Autobahnen ist, ist bei genauer Betrachtung der Immissionsberechnung im Bereich des Tunnelmundes der A 81 erkennbar. Dort gibt es relativ gering befahrene Wohnstraßen mit vergleichsweise hoher Belastung.

Wir sehen diese Schwächen auch als Verstoß gegen die zugrunde liegende EU-Verordnung. Diese legt sehr viel Wert darauf, dass betroffene Bürger umfassend über die Schadstoffsituation informiert werden.

Wir verweisen diesbezüglich auf unsere bisherigen Stellungnahmen zum Luftreinhalteplan /1/ und insbesondere auf unsere Ausarbeitung „Überprüfung der Schadstoff- und Lärm-Situation in Leonberg entlang der Autobahnen“ vom Juli dieses Jahres /2/. Dort wird diese Problematik ausführlich diskutiert. Ebenso verweisen wir auf die Stellungnahme des Rechtsanwalts Bendlin /4/ aus dem Stadtteil Silberberg, welche die Problematik aus rechtlicher Sicht beleuchtet und eindeutig zum Ergebnis kommt, dass Maßnahmen wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auch auf der Basis der jetzigen Rechtslage ohne weiteres möglich sind. Wir sehen auch eine Ungleichbehandlung innerhalb der Region. So gibt es z.B. auf der L1180 westlich des Schattenrings durchaus Geschwindigkeitsbegrenzungen wg.



Luftreinhaltung, ebenso auf der B 295 auf der Umfahrung Weil im Dorf, obwohl die Verkehrsmengen dort viel geringer sind.

Diese Problematik ist bei den Leonberger Bürgern nicht zuletzt auch eine Frage der Akzeptanz des Luftreinhalteplans. Niemand hat dafür Verständnis, selbst Einschränkungen hinnehmen zu müssen, wenn die Autobahnen völlig ausgeklammert werden. Dies um so mehr als die Gründe dafür nicht erklärt werden. Wir bitten daher das Regierungspräsidium, die Gründe und insbesondere die Rechtsgrundlage für das Ausklammern der Autobahnen öffentlich darzulegen.

### **Nicht akzeptabel: Einhaltung der Grenzwerte wird als Ziel endgültig aufgegeben**

Der vorliegende Entwurf macht klar, dass das wichtigste Ziel eines Luftreinhalteplans, die Grenzwerte sicher und nachhaltig einzuhalten, alleine mit den Maßnahmen des bisherigen Luftreinhalteplans nicht umsetzbar ist. Dies ist nicht akzeptabel. Wir weisen darauf hin, dass das Regierungspräsidium dazu grundsätzlich rechtlich verpflichtet ist. Wir fordern daher eine klare Perspektive dafür, dass die Grenzwerte in akzeptabler Zeit eingehalten werden können. Dazu gehört eine Nennung der zusätzlichen Maßnahmen, eines konkreten Zieldatums, eine regelmäßige Kontrolle des Zielerreichungsgrads und die Veröffentlichung der Ergebnisse.

### **Wichtige Forderungen daraus**

Daher fordern wir nach wie vor:

- Als Sofortmaßnahme eine Geschwindigkeitsbeschränkung und ein Überholverbot für LKW auf dem Autobahnabschnitt Leonberg-West – Rutesheim
- Gesamtüberprüfung der Schadstoffsituation entlang der Autobahnen vom Engelbergtunnel bis Rutesheim. Qualifizierte Untersuchung des Einflusses der Autobahnen auf die Schadstoffbelastung im gesamten Stadtgebiet von Leonberg und daraus abgeleitet weitere Maßnahmen

### **Messwerte sinken entgegen der Prognosen nicht - Ursachen müssen geprüft werden**

Wir fordern auch eine kritische Überprüfung der Ursachen, warum die NO<sub>2</sub>- Messwerte an der Grabenstraße (und damit im gesamten Stadtgebiet) nicht sinken, wie den Messergebnissen bis 2010 zu entnehmen ist. Das Kapitel 7 zum Umsetzungsstand der bisherigen Maßnahmen ist wenig hilfreich und ersetzt keineswegs eine ehrliche und saubere Analyse im Sinne einer professionellen Erfolgskontrolle.

Wir sehen insbesondere die folgenden Aussagen zu den Infrastruktur- und Straßenbaumaßnahmen in Kapitel 7 des Maßnahmenbandes kritisch:

*„Der Westanschluss von Leonberg an die A 8 (M 13) einschließlich der Zubringerstraßen ist seit 26.09.2008 in Betrieb. Hierdurch hat sich der Verkehrsablauf verflüssigt und es ist eine deutliche Entlastung im innerörtlichen Straßennetz bemerkbar. Die Machbarkeitsstudie für den Altstadttunnel (M 14) ist erstellt und wurde vom Gemeinderat in 2008 gebilligt.“*



Die Aussage zur Wirkung des Westanschlusses mag zwar richtig sein, aber es fehlt ein Beleg. Die im vorgelegten Gutachten verwendeten Verkehrszahlen zeigen jedenfalls solche Effekte nicht. Außerdem fehlt offensichtlich die erhoffte Wirkung auf die Schadstoffkonzentrationen speziell bei NO<sub>2</sub>. Immerhin sollte der Jahresmittelwert von NO<sub>2</sub> nach den Prognosen des Luftreinhalteplans von 2005 alleine durch den Westanschluss deutlich sinken. Dazu folgendes Zitat:

*“Am Standort der SPOT-Messstelle an der Grabenstraße Süd verringern sich entsprechend den Berechnungen die NO<sub>2</sub>-Immissionen ausgehend vom Nullfall 2007 mit 69 µg/m<sup>3</sup> durch die weitestgehende Maßnahme bis auf ca. 59 µg/m<sup>3</sup>. Gegenüber dem Referenzzustand, dem Nullfall 2007, weisen die NO<sub>2</sub>-Belastungen mit der Maßnahme M1 praktisch unveränderte Belastungen, mit dem Westanschluss im Jahr 2007 ca. 93 %, mit dem Westanschluss und M1 ca. 92 %, im Nullfall 2012 (inklusive Westanschluss) ca. 88 % und mit der Maßnahme M2 (inklusive Westanschluss) ca. 86 % der Gesamtbelastungen auf“.*

Tatsächlich liegt lt. Gutachten der berechnete Wert für 2011 nach der Inbetriebnahme des Westanschlusses bei 70 µg/m<sup>3</sup>. Ein Sinken ist nicht erkennbar – eher wieder ein Anstieg. Eine Ursache könnte der starke Verkehrszuwachs auf den Autobahnen sein. Wir verweisen auf /2/.

Die Anmerkung zum Altstadtunnel ist zwar richtig, hilft aber in keiner Weise weiter. Zum einen, weil ein solcher Tunnel nur neue Schadstoffprobleme schaffen würde /1/ und damit keine Lösung darstellt, was sogar das aktuelle Immissionsgutachten zeigt (siehe Belastung Rutesheimer Straße), zum anderen ein solcher Tunnel in überschaubarer Zeit, d.h. In den nächsten 20 Jahren für Leonberg völlig unfinanzierbar ist. Er ist ein Phantom und sollte daher ehrlicherweise aus dem Luftreinhalteplan gestrichen werden.

### **Zu niedrige Hintergrundbelastung - fehlende Messstationen**

Zu den Berechnungsgrundlagen des Schadstoffgutachtens ist folgendes anzumerken: Nach wie vor ist die Hintergrundbelastung bei NO<sub>2</sub> mit 28 µg/m<sup>3</sup> mit hoher Wahrscheinlichkeit um ca. 5 µg/m<sup>3</sup> zu niedrig angesetzt. Sie wird für den vorliegenden Entwurf aus weit entfernten, in anderen Städten liegenden Messstationen abgeschätzt. Diese Methode ist unscharf und fehlerbehaftet. Dieser Wert ist deshalb so wichtig, weil alle Berechnungen darauf aufsetzen. Ist er zu niedrig, sind alle berechneten Werte zu niedrig.

Wie problematisch die verwendete Abschätzungsmethode ist, zeigt ein Vergleich der Hintergrundbelastung für Leonberg aus den jährlichen Berichten der LUBW /6/ zwischen dem Jahr 2006 und 2007. Damals wurde der Standort der Messstation an der Grabenstraße verändert. Alleine diese Veränderung bewirkte einen dauerhaften Sprung des Wertes um 3 µg/m<sup>3</sup> nach unten, obwohl sich an der Hintergrundbelastung definitiv nichts verändert hat. Dieser Sprung ist ausschließlich auf die verwendete Abschätzungsmethode zurückzuführen und hat mit der Realität nichts zu tun. Bei den stationären Stationen des engeren Ballungsraums Stuttgart im Luftmessnetz der LUBW liegt der Jahresmittelwert von NO<sub>2</sub> fast durchweg immer deutlich über 28 µg/m<sup>3</sup>.

Die spezielle Leonberger Situation als der Stadt mit der höchsten Emissionsdichte aus Verkehrsschadstoffen im Ballungsraum Stuttgart (und damit auch wohl im Land, speziell bei NO<sub>2</sub>) erfordert eine genauere Ermittlung dieser wichtigen Größe. Am besten wären direkte Messungen. Dies wurde auch einige Jahre so gemacht (Hintergrundstation Müllergässle).



---

Diese Messungen ergaben tatsächlich Werte je nach Jahr um die 35 µg/m<sup>3</sup>. Es ist unerklärlich, warum diese Station aufgegeben wurde. Noch besser wäre eine dauerhafte, stationäre Luftmessstation in Leonberg, da es im Luftmessnetz für den westlichen Teil des Stuttgarter Ballungsraums keine solche Station gibt, was eine unerklärliche Lücke in diesem Messnetz darstellt.

Wir verweisen dazu weiterhin auch auf /2/ .

### **Grundlage der Verkehrszahlen nicht klar**

Weiterhin sind die im Gutachten als Grundlage für die Immissionsberechnung verwendeten Verkehrszahlen unklar bzw. nicht konsistent. Bei den städtischen Straßen werden entsprechend der Beschreibung im Text für den Nullfall Zahlen von 2007 verwendet, jedoch mit Westanschluss, obwohl dieser 2007 noch gar nicht in Betrieb war, bei Straßen der Umgebung die Zahlen von 2010. Es ist nicht ersichtlich, wie der Nullfall zustande kam. Eine Klärung der Datengrundlage ist wichtig, da seit 2007 die ausgebaute A 8 und der Westanschluss in Betrieb ging und sich dadurch der Verkehr in Leonberg verändert hat.



---

## Zusammenfassung und Fazit

Angesichts dieser vielen Ungereimtheiten und Mängel des vorliegenden Entwurfs des Luftreinhalteplans, bitten wir um eine entsprechende Überarbeitung. Sollten einzelne Verbesserungs- bzw. Änderungsvorschläge aus unserer Stellungnahme nicht übernommen werden, bitten wir um eine qualifizierte Begründung. Unsere Forderungen noch einmal zusammengefasst:

- Grundsätzlich: Nachweis dafür, dass die Grenzwerte in akzeptabler Zeit eingehalten werden können. Durchführung weiterer Maßnahmen, Nennung eines konkreten Zieldatums, regelmäßige Kontrolle des Zielerreichungsgrads und Veröffentlichung der Ergebnisse
- Einbindung der Autobahnen in die Umweltzone; sollten einzelne Maßnahmen nicht auf die Autobahnen ausgedehnt werden können, genaue Begründung, insbesondere die Nennung der Rechtsgrundlage
- Ausdehnung des Untersuchungsbereichs der Immissionsberechnung auf die gesamte Umweltzone, den Stadtteil Silberberg und die Autobahnen; dies betrifft insbesondere die Immissionsberechnung
- Als Sofortmaßnahme eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung und ein Überholverbot für LKW auf dem Autobahnabschnitt Leonberg-West – Rutesheim
- Gesamtüberprüfung der Schadstoffsituation entlang der Autobahnen vom Engelbergtunnel bis Rutesheim. Qualifizierte Untersuchung des Einflusses der Autobahnen auf die Schadstoffbelastung im gesamten Stadtgebiet von Leonberg und ggf. daraus abgeleitet weitere Maßnahmen
- Saubere fachliche Erklärung, warum die Messwerte trotz Inbetriebnahme des Westanschlusses und der ausgebauten A8 nicht sinken
- Feststellung der tatsächlichen Hintergrundbelastung nicht durch Abschätzung sondern durch Messungen insbesondere durch Wiederinbetriebnahme der Station 'Müllergäßle'
- Verwendung aktueller und konsistenter Verkehrszahlen für die Immissionsberechnung





---

## Zitierte Quellen

1. Luftreinhalteplan Leonberg des Regierungspräsidiums Stuttgart 2005 mit Fortschreibung und zugehörige Stellungnahmen der Gruppe Immissionen der Lokalen Agenda Leonberg
2. Überprüfung der Schadstoff- und Lärm-Situation in Leonberg entlang der Autobahnen Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL), Lokale Agenda 21 Leonberg Arbeitskreis Immissionen Juli 2011
3. Messungen gemäß 23. BImSchV im Stadtgebiet von Leonberg 2001/2002 Bericht der UMEG und Gemeinderatsdrucksachen des Leonberger Gemeinderats von 2002
4. Stellungnahme des Rechtsanwalts Armin Bendlin zum vorliegenden Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplan Leonberg Oktober 2011
5. Luftreinhalte-/Aktionspläne für Baden-Württemberg Jährliche Grundlagenbände (insbesondere 2006 und 2007) LUBW