



## BESCHLUSSVORLAGE

**Federführung:**  
FB Sicherheit und Ordnung

VORL.NR. 382/11

**Sachbearbeitung:**  
Gerald Winkler  
Richard Schlichczin

**Datum:**  
09.09.2011

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Sitzungsdatum</u>	<u>Sitzungsart</u>
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	20.10.2011	ÖFFENTLICH

**Betreff:** Fortschreibung des Ludwigsburger Luftreinhalteplans  
**Bezug SEK:** Masterplan 8 - Mobilität

**Anlage 1** Maßnahmenplan Luftreinhaltung  
**Anlage 2** Verkehrsrechtliche Regelungen flächenhaftes Lkw-Durchfahrtsverbot  
**Anlage 3** Verkehrsrechtliche Lkw-Durchfahrtsverbot B27 und Tempo 40 Ost-West-Achse

### Beschlussvorschlag:

Das Regierungspräsidium Stuttgart wird aufgefordert, die nachfolgenden aufgeführten Maßnahmen in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans Ludwigsburg aufzunehmen.

### Sachverhalt/Begründung:

#### I. Sachstand

Die **Fortschreibung des Luftreinhalteplans Ludwigsburg** ist aus Sicht des zuständigen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur BW nicht nur wegen der gemessenen Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub PM<sub>10</sub> (Spotmessstelle Friedrichstraße, 2010: 52 Überschreitungstage) **zwingend erforderlich**, sondern zusätzlich auch wegen der hohen Konzentration des Schadstoffs Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub>, für den seit 2010 Grenzwerte einzuhalten sind. Gemessen wurden 2010 insgesamt 69µg/m<sup>3</sup> (Mikrogramm pro Kubikmeter), bei einem zulässigen Jahresmittelwert (JMW) von 40 µg/m<sup>3</sup>.

Aus diesem Grund beabsichtigt das Land, bei der Europäischen Kommission für Ludwigsburg wie auch für die anderen Überschreitungsfälle die Inanspruchnahme einer Fristverlängerung für die Einhaltung der Grenzwerte für NO<sub>2</sub> zu notifizieren (bis spät. Ende September 2011). Voraussetzung hierfür ist ein Luftreinhalteplan mit Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung. Aufgenommen wird die Festsetzung der dritten Stufe der Fahrverbote in Umweltzonen; d.h. zusätzliches **Fahrverbot für Kraftfahrzeuge mit gelber Plakette ab 1. Januar 2013**.

Das Ministerium hat die Auffassung des Regierungspräsidium Stuttgart bestätigt, dass ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf allen Straßen des überörtlichen Verkehrs durch Ludwigsburg in Nachbarkommunen zu erheblichem Mehrverkehr führen würde. Es empfiehlt, ein Verkehrsverbot

als **selektives Durchfahrtsverbot für Lkw** über 3,5t, 7,5t oder 12t zulässigen Gesamtgewicht auf der B 27 zwischen der Autobahnanschlussstelle Ludwigsburg-Nord und der Einmündung B 27/B 27a bzw. B 27 / B 10 als Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

**Unabhängig** von den aktuellen Fortschreibungen werde geprüft, ob und inwieweit regionale Luftreinhaltepläne mit großflächig abgegrenzten Umweltzonen zur weiteren Verbesserung der Luftqualität beitragen können.

## II. Maßnahmen

Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der laufenden Lärmaktionsplanung schlägt die Stadt Ludwigsburg vor, folgende Maßnahmen in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufzunehmen:

### 1.) Einführung eines streckenbezogenen Lkw-Durchfahrtsverbot auf der B 27 verbunden mit einem Prüfauftrag für ein flächiges Lkw-Durchfahrtsverbot

Die Forderung eines **gesamtstädtischen Lkw-Durchfahrtsverbots** als Maßnahme des Luftreinhalteplanes bleibt bestehen (Anlage 2). Das Regierungspräsidium Stuttgart wird insbesondere aufgrund der Ankündigung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Prüfung regionaler Luftreinhaltepläne mit großflächig abgegrenzter Umweltzonen aufgefordert, in diesem Zusammenhang auch Lkw-Durchfahrtsverbote einer detaillierten Prüfung zu unterziehen. Die Abgrenzung der Umweltzonen und die Festsetzung von Lkw-Durchfahrtsverboten sind in Einklang zu bringen, wobei das Ausmaß der Luftschadstoffbelastung und Belastungen der Wohnbevölkerung mit Verkehrsmengen (und damit auch der Lärmproblematik) eine angemessene Berücksichtigung finden muss.

Eine Entlastung der Schadstoff- und Lärmsituation innerhalb Ludwigsburg kann daher nur nachhaltig erfolgen, wenn der überörtliche Verkehr großflächig über geeignete Verkehrskorridore um Ludwigsburg herum gelenkt wird. Derzeit ist vom Landratsamt Ludwigsburg eine Untersuchung in Auftrag gegeben worden, die ein integriertes Gesamtkonzept entwickelt, welches die Strecken ausweist, die für den Lkw-Durchgangsverkehr sowie den übergemeindlichen Ziel- und Quellverkehr als geeignet eingestuft werden.

Die Stadt Ludwigsburg wird solange ein mögliches Klageverfahren gegen das Land zurückstellen.

Selektive Fahrverbote (Anlage 3) sind als ein Anfang in die richtige Richtung zu sehen, wenn die innerstädtische Verkehrsverlagerung verträglich geregelt werden kann. Ein selektives innerstädtisches Lkw-Fahrverbot zieht zwangsläufig Verdrängungsverkehre in benachbarte Straßen nach sich. Welche Auswirkungen ein **Durchfahrtsverbot für Lkw** ab 3,5t (VZ 253) auf der B 27 zwischen der Autobahnanschlussstelle Ludwigsburg-Nord und der Einmündung B 27 / B 27a, bzw. B 27 / B 10 z.B. auf die Verkehrsmengen in der Marbacher Straße oder der L 1100 hat, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Hierzu werden z.Zt. durch ein Gutachterbüro die Auswirkungen analysiert. Erste Ergebnisse werden in Kürze erwartet.

### 2.) Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h in der Schwieberdinger Straße und Friedrichstraße, verbunden mit einem Prüfauftrag zur Ausdehnung dieser innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h für weitere klassifizierte Straßen, sowie das Vorbehaltsstraßennetz, unter Einbeziehung möglicher Ausweichverkehre in Tempo-30-Zonen (Anlage 3).

**Tempo 40 auf der hoch belasteten Friedrichstraße und Schwieberdinger Straße** wird als Sofortmaßnahme und Pilotprojekt in Ludwigsburg gesehen. Weitergehende Erkenntnisse zur Wirksamkeit innerörtlicher Geschwindigkeitsreduzierungen kann auch die laufende Untersuchung in Stuttgart bringen.

Die Ausweisung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten zur Verkehrsberuhigung ist gängige Praxis.

Dagegen stellt die Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf Hauptverkehrsstraßen eine Maßnahme mit bislang schwer abzuschätzenden Auswirkungen dar. Während eine deutliche Minderung der Lärmemissionen zu erwarten ist, liegen für die Berechnung der Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen derzeit noch keine verbindlichen Emissionsfaktoren vor.

In einer Untersuchung des TÜV Nord im Auftrag der LUBW wurden vor kurzem mobile Abgasmessungen an Fahrzeugen auf Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart durchgeführt. Zur Beantwortung der Fragestellung, ob eine Absenkung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen eine Verbesserung der Emissionssituation zur Folge hat, erfolgten Messfahrten mit 50 km/h, 40 km/h und 30 km/h als vom Fahrer einzuhaltender Höchstgeschwindigkeit. Ein deutliches Potenzial zur Reduzierung sowohl der CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch der Luftschadstoffemissionen besteht nach diesen Untersuchungen in einer Verstetigung des Verkehrsflusses, also einer Reduzierung der Beschleunigungs- und Bremsvorgänge und der Stoppanteile. Hauptverkehrsstraßen besitzen eine Bündelungsfunktion im städtischen Verkehrsnetz. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung darf im Interesse der Anwohner nicht zu einer Verdrängung des Kraftfahrzeugverkehrs von den Hauptstraßen in die benachbarten Wohngebiete führen. Daher ist eine gutachterliche Begleitung erforderlich.

### 3.) Entwicklungsperspektiven West (Verkehrsentlastung Eglosheim / Innenstadt)

Die Konzepte sind in der Broschüre „Entwicklungsperspektiven WEST, Gesamtverkehrsplan: Verkehrsentlastung Eglosheim/Innenstadt, Dokumentation des Planungsprozesses und Empfehlungen,“ vom Oktober 2008 beschrieben und bewertet. Über 24 Maßnahmenpakete wurden untersucht und in der Broschüre dargestellt und untereinander abgewogen. Untersucht wurden beispielsweise die Verlegung des Autobahnanschlusses Ludwigsburg-Süd nach Süden, ein acht- oder teilweise zehnstreifiger Ausbau der BAB A81, eine neue Anschlussstelle Ludwigsburg-Mitte mit einer neuen bahnparallelen Trasse im Westen Ludwigsburgs, einer parallel zur BAB A81 verlaufenden „Hirschbergtrasse“ in Verbindung mit der bahnparallelen Trasse oder eine Tunnellösung in Eglosheim. Diese vergleichende Beurteilung der potentiellen Netzalternativen unter denselben „Grobkriterien“ hat dazu geführt, dass fünf Lösungsansätze in einer „Engeren Wahl“ herausgefiltert. Ziel dabei ist es, diese fünf Netzvarianten einer weiteren und vertieften Abwägung in regionalem, gesamtstädtischen und lokalem Zusammenhang zu unterziehen, um abschließend **eine Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufnehmen** zu können.

Allen Maßnahmen gemeinsam ist das zentrale Ziel, die Ortsdurchfahrt der B 27 in Eglosheim zu entlasten und somit die Anwohner entlang der B27 vor Luftschadstoffen, Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu schützen.

Derzeit werden mit dem Landkreismodell Ludwigsburg verschiedene Netzvarianten erneut auf ihre Wirksamkeit untersucht. Ergebnisse werden in Kürze erwartet.

### 4.) Förderung der Elektromobilität

Das Thema Elektromobilität und somit auch die Integration von Elektrofahrzeugen in den städtischen Fuhrpark sind eingebettet in das Stadtentwicklungskonzept.

**Integration von Elektrofahrzeugen in den städtischen Fuhrpark:**

Über die normale Beschaffung hinaus hat die Stadt E-Fahrzeuge im Rahmen eines Projekts der Modellregion zum Testen zur Verfügung gestellt bekommen. Dies ist ein Förderprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); insgesamt sind es 8 Modellregionen in Deutschland. Darin werden Projekte im Bereich Forschung und Entwicklung gefördert. Ludwigsburg nimmt mit dem Teilprojekt "Ludwigsburg vernetzt nachhaltig" teil. Inhalt dieses geförderten Teilprojekts ist unter anderem die Ausstattung der Betriebsflotte der

Stadtverwaltung mit verschiedenen E-Mobilen (3 E-PKW, 5 E-Roller, 5 Elektrofahrräder, 2 Segways und 4 E-Bikeboards). Dieser praxisnaher Einsatz erfolgt unter wissenschaftlicher Begleitung und Auswertung durch die Universität Stuttgart und dem Fraunhofer Institut. Hier soll die Frage beantwortet werden, wie eine Stadtverwaltung ihren Mobilitätsbedarf mit elektrischen Fahrzeugen decken kann.

Verbreitung von E-Autos, E-Bikes/-Scooter und Pedelecs in der Bevölkerung:

Um ihre Erfahrungen weiterzugeben und die Bürger/innen in ein neues Mobilitätszeitalter mitzunehmen, hat die Stadt die **Kampagne „Ludwigsburg elektrisiert!“** gestartet. Die Kampagne informiert zum Thema Elektromobilität und stimmt die Bürger/innen auf den Technologiewandel ein. Unter anderem tritt die Stadt mit Informationsständen auf Veranstaltungen auf und führt Probefahrten mit Elektrofahrzeugen durch. Auch das Magazin „Stromaufwärts“, das zwei Mal im Jahr erscheint, ist Teil davon. Zudem wird daran gearbeitet spezifisch zum Thema E-Zweiräder permanente Informationsforen und Testmöglichkeiten anzubieten.

## 5.) Kreisverkehrsprogramm

Mit Kreisverkehrsplätzen anstelle bisher signalgeregelter oder anderer überlasteter Knotenpunkte soll der Verkehrsfluss verbessert werden. Angestrebt werden die **Verflüssigung des Verkehrs** (weniger Rückstaus und geringere Wartezeiten bei einem stetigeren Verkehrsfluss) und der Abbau besonders störender Spitzengeschwindigkeiten. Ein jährlich fortzuschreibendes Arbeitsprogramm soll die Bereitstellung von Haushaltsmitteln und die kontinuierliche Umsetzung von Maßnahmen sicherstellen.

Eine Prioritätenliste ist aufgestellt (Kreisverkehrsprogramm). Realisiert wurde ein Minikreis (Friedenstraße). Detailplanungen laufen (vordringlich Kreisverkehre Aldinger Straße/Donaustraße und Aldinger Straße/Danziger Straße). Ein weiterer Schwerpunkt ist Schorndorfer Straße / Comburgstraße; Machbarkeitsprüfungen laufen (z. B. Oststraße/Neckarstraße, Schwieberdinger Straße).

Als Anlage 1 ist die Gesamtübersicht der Maßnahmen des Luftreinhalteplans beigefügt. Die zusätzlichen Maßnahmen sollen als Maßnahmen M 26 bis M 30 neu aufgenommen werden, die bisherigen Maßnahmen wurden auf den aktuellen Sachstand gebracht. Insbesondere bei der Maßnahme M 7 - Stadtbahn Ludwigsburg - zeigt eine neue Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für ein modifiziertes Netz zwischenzeitlich einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor von 1,10 bis 1,15. Detailuntersuchungen und Abstimmungen vor allem mit der Deutschen Bahn zu offenen Fragen der Linienführung und des Betriebs werden deshalb derzeit verstärkt verfolgt.

Unterschriften:

Gerald Winkler

Verteiler:  
FB 61  
FB 67  
NSE