

09.11.2005

Maßnahmen für die Feinstaubentlastung in Pleidelsheim und Ingersheim

Luftreinhalteplan / Aktionsplan des Regierungspräsidiums Stuttgart, August 2005

Maßnahme M 1: Lkw-Durchfahrtsverbot (ab 3,5 t)

M 14: Einrichtung einer Pfortnerampel in der Hauptstraße Pleidelsheim (L 1125)

M 15: Weitere Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung

M 19: Informationskonzept für die Öffentlichkeit

Vorbemerkung

Wie viel Straße brauchen wir?

Der Durchgangsverkehr muss draußen bleiben
aber wir opfern dafür nicht unsere schöne Landschaft!

„Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs sind gleichzeitig auch
Maßnahmen für die Feinstaubentlastung in Ingersheim und Pleidelsheim
und ergeben auch Antworten zum Thema Umgehungsstraße!“

1. Ein regionales Konzept des RP fehlt

- Das Regierungspräsidium Stuttgart hat als Mittel gegen die Feinstaubüberlastung in Pleidelsheim ab 01.10.2005 auf der L 1129 zwischen Pleidelsheim und Freiberg-Beihingen ein Lkw-Durchfahrtsverbot angeordnet.
- Doch ein solches singuläres Fahrverbot kann nur einen geringen Beitrag zur Lösung des Feinstaubproblems erreichen.
- Außerdem beklagen die Nachbargemeinden die Verlagerung der Belastungen in die Nachbarschaft. Sie kritisieren das Vorgehen nach dem Floriansprinzip.
- Vom Regierungspräsidium werden regionale, die Gemeindegrenzen überspannende Planungen erwartet. Maßnahmen, welche Zwietracht zwischen den Gemeinden entwickeln, sind als staatliches Handeln untauglich.

2. Aktivierung der Bundesfernstraßen

- Freiberg, Pleidelsheim und Ingersheim sind von einem Dreieck der Bundesfernstraßen A 81 und B 27 umschlossen. Nach dem großzügigen und leistungsfähigen Ausbau dieser Straßen ist die wirksamste Maßnahme, die Feinstaubüberlastung der innerhalb des Dreiecks liegenden Ortsdurchfahrten zu bekämpfen, allen Fernverkehr, sowohl den der Lkw und der Pkw, auf das Fernstraßennetz zu bündeln. Auf der Ortsdurchfahrt von Ingersheim sind im Juli 2001 rund 11.600 Kfz/Tag Fremdverkehr gezählt worden (73% aller Kfz sind Fremdverkehr).
- Eine Bündelung auf die Bundesfernstraßen ist deshalb als vorrangige Maßnahme zum Schutz der Anwohner der Ortsdurchfahrten geeignet, weil gemäß Straßengesetz bei den Bundesfernstraßen die Abstände zu den Bebauungen am höchsten festgelegt sind und sonach die geringsten gesundheitlichen Schäden durch die Autoabgase entstehen.
- Die L 1125 Pleidelsheim - Ingersheim - Bietigheim und die L 1129 Pleidelsheim - Freiberg haben nach dem Bau der A 81 und dem Ausbau der B 27 keine landesweiten Verbindungsfunktionen mehr. Sie sind nur noch für den gemeindlichen Erschließungsverkehr wichtig.
- Allerdings rollt über sie noch viel Fernverkehr. Nicht weil dieser die Landesstraßen braucht, sondern weil es bequemer ist, die Landesstraßen zur Abkürzung zu befahren. Der „verkehrsgerechte“ Ausbau der Landesstraßen mit zügigen Ortsdurchfahrten und schnellem Ausbau zwischen den Orten wirkt als Magnet zum Abkürzen und Umfahren der Bundesfernstraßen.
- Im Lkw-Verkehr ist durch die Mautflucht das Abkürzen über mautfreie Landesstraßen noch zusätzlich attraktiver geworden.

3. Verlangsamung der Ortsdurchfahrten

- Eine Verlangsamung der Durchfahrt auf den jetzigen Landesstraßen durch Pleidelsheim und Ingersheim hat vierfachen Nutzen:
 - weniger Autos kürzen durch die Orte ab.
Bei der Sperrung der L 1125 zwischen Ingersheim und Bietigheim von Oktober 2003 bis Februar 2004 fuhren 21 % weniger Kfz durch Pleidelsheim. Die Lkw-Durchfahrten verringerten sich sogar um 34 %
 - die Emissionen je Fahrzeug werden durch eine Verlangsamung geringer.
Weniger Autos und deren Verlangsamung addieren sich zu einer Lärmpegelminderung um 3 bis 4 dB. Wenn auch der Umfang des Rückgangs der Feinstaubbelastung der verbleibenden verlangsamten Fahrzeuge noch nicht erforscht ist, so kann doch erwartet werden, dass parallel dazu diese Emissionen geringer werden, denn die spezifische Lärminderung hat ihre Ursache im ruhigeren, also schadstoffärmeren Betrieb der Kfz.
 - die Verkehrssicherheit der Radfahrer und Fußgänger gewinnt.
Die Fußgänger können die Fahrbahnen leichter überqueren.
 - die Gebäude entlang der Hauptstraßen verlieren nicht mehr weiter an Wert, die städtebauliche Sanierung gewinnt.
- Mittel der Verlangsamung sind:
 - mehr Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:
 - . durch Zebrastreifen,
 - . durch den Einbau von Mittelinseln,
 - . durch Gehwegvorbauten.
 - Verschmälerung der Fahrbahnen, unter anderem durch verstärktes Parken.
Zu Maßnahme M 15 (Verkehrsverflüssigung) siehe folgende Ziffer 4.
- Ein weiteres Mittel der Verlangsamung ist, die innerhalb des Fernstraßendreiecks liegenden und für den landesweiten und kreisweiten Verkehr überflüssig gewordenen Landes- und Kreisstraßen

über die BAB und die B zu führen und die jetzigen Straßen in Gemeindestraßen oder Gemeindeverbindungsstraßen zurückzustufen. Die Gemeinden haben es dann in der Hand, auf diesen Tempo 30-Zonen oder in den Geschäftszentren von Pleidelsheim, Ingersheim, Beihingen, Geisingen und Heutingsheim verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche gemäß § 45 (1d) StVO mit Tempo 30 oder Tempo 20 einzurichten.

NB: Umstufungen von Straßen sind gesetzlich mit einem finanziellen Ausgleich (Ablösung) der Unterhaltskosten verbunden. Gemeinden brauchen durch Umstufungen keine finanziellen Nachteile zu befürchten.

- Ein anderer Weg zur Verlangsamung ist die Anordnung von Tempo 40 oder Tempo 30 gestützt auf § 45 (9) StVO. Dazu Bouska/Leue, StVO, 20. Auflage, Randnotiz 23: „Rechtsgüter, deren Gefährdung die Anordnung einer besonderen Beschränkung des fließenden Verkehrs [Temporeduzierung oder Sperrung, Anm. Verfasser] rechtfertigen können, sind . . . Schutz vor Lärm und Abgasen sowie Erhaltung der öffentlichen Sicherheit (zu Letzteren gehört auch der Schutz der Gesundheit z. B. vor Immissionen, die nicht unmittelbar zu den Bereichen Lärm und Abgase gehören, jedoch durch den Verkehr verursacht werden, Anm. Bouska/Leue).“
- Gegenüber einem Lkw-Verbot ist die Anordnung einer Verlangsamung das weniger einschneidende und deshalb das zu bevorzugende Mittel. Insbesondere dann, wenn damit weitere, wie die oben genannten Nutzen verbunden sind.

4. Maßnahmen des Aktionsplans

M 1 Stufe 1: *Ganzjähriges Lkw-Durchfahrtsverbot (ab 3,5 t) auf der L 1129 ab dem Ortsausgang Pleidelsheim in Fahrtrichtung Freiberg ab 01.10.2005. (Lieferverkehr frei für die Zufahrt zum Gewerbegebiet Pleidelsheim).*

Stufe 2: *Ganzjähriges Lkw-Durchfahrtsverbot (ab 3,5 t, Lieferverkehr frei) im Zuge der L 1125 in Pleidelsheim nach Inbetriebnahme der neuen Querspange Ost.*

- Die Durchfahrtsverbote sind problemreiche Maßnahmen.
 - Im Hinblick auf die erforderlichen Ausnahmeregelungen für den Lieferverkehr bezweifelt die Polizei die Überwachbarkeit und Durchsetzbarkeit der Verbote.
 - Die IHK gibt zu bedenken, dass keine Wirkungsanalyse vor liegt und eventuell der starke Pkw-Verkehr (90 % sind Pkw), gegen den keine Maßnahmen geplant sind, eine stärkere Feinstaubbelastung verursacht als die Lkw.
 - In der Nachbarschaft von Lkw-Durchfahrtsverboten wird die Verlagerung von Belastungen kritisiert. Statt des Floriansprinzips wird in den Nachbargemeinden gefordert, ein regionales Schutz-Konzept zu entwickeln.
- Die Stufenfolge der Maßnahme 1 ist nicht logisch. In der Stufe 2 werden, Pleidelsheim und Ingersheim zusammengenommen, 3½ mal mehr Anwohner vom Lkw-Verkehr entlastet als in der Stufe 1. Wenn staatliches Handeln gerecht sein will, dann gehört dem Lkw-Durchfahrtsverbot auf der L 1125 in der Hauptstraße Pleidelsheim und der Tiefengasse Ingersheim der Vorrang gegenüber dem Lkw-Durchfahrtsverbot in der Beihinger Straße Pleidelsheim. Dabei ist noch zu beachten, dass mit der Pleidelsheimer Querspange Ost, unabhängig von der Maßnahme 1, eine Entlastung der Beihinger Straße erfolgen soll.

M 14: *Einrichtung einer Pfortnerrampe in der Hauptstraße Pleidelsheim (West-Ost-Verbindung L 1125)*

- Eine Pfortnerrampe am Ortseingang nach Pleidelsheim portioniert die von Ingersheim kommenden Fahrzeuge auf eine solche Pulkgröße, die dann in Grüner Welle ohne Halt durch Pleidelsheim fahren kann. Dazu gehört ein Umbau der Signalanlage beim Alten Rathaus und deren Einfügung in die Grüne Welle des Pulks. Wenn eine größere Verkehrsmenge ankommt, wird sie vor dem Eingang nach Pleidelsheim aufgestaut. Die jetzt in den Zeiten hoher Verkehrsbelastungen regelmäßig

gegebenen Stauungen in der Ortsmitte von Pleidelsheim werden demnach an den Ortsrand verlegt, dorthin, wo durch die Staus keine Anlieger betroffen sind. Das Ergebnis ist eine Bewältigung des Kfz-Durchflusses durch Pleidelsheim in heutiger Größe, jedoch so gesteuert, dass die Anwohner nicht mehr durch im Leerlauf laufende Motoren belastigt werden.

- Die Bündelung des von Ingersheim kommenden Pulks ab der Einfahrt in die Hauptstraße bis zur gemeinsamen Fahrt über die Ampel beim Alten Rathaus und weiter funktioniert nur dann, wenn alle Fahrzeuge die gleiche Geschwindigkeit haben, das heißt, wenn auch die langsameren Fahrzeuge im Pulk mitschwimmen können. Als Stauraum vor Pleidelsheim stehen 500 m zur Verfügung. Das ist ausreichend Raum für das Aufstauen von 5 Signalumläufen.
- Eine Pförtner-Anlage muss den Individualverkehr so lange anhalten, bis die folgende Signalanlage (in Pleidelsheim die Ampel beim Alten Rathaus) zuverlässig in Grüner Welle arbeiten kann. Doch vom Anhalten und Aufstauen müssen die Linienbusse ausgenommen sein. Deshalb werden alle Pförtner-Anlagen, über die eine Buslinie führt, mit einer Busspur geplant. Eine mustergültige Pförtner-Anlage gibt es in Stuttgart beim Birkenkopf. Die SSB-Buslinie 91 passiert auf einer Busspur zügig den in der Rotenwaldstraße am Stadtrand Stuttgart geschalteten Pförtner. Dieser Pförtner gewährleistet, dass die folgenden Signalanlagen zuverlässig arbeiten können.
- Die Beschreibung der Maßnahme 14 (Pförtnerampel) braucht also noch eine Ergänzung durch eine Busspur. Diese lässt sich zwischen Ingersheim und Pleidelsheim günstig schaffen. Die Fahrbahn ist dort 7,5 m breit. Eine Verbreiterung um 1,5 m genügt für das Einrichten einer Busspur. Die Fahrbahnbreite 9,0 m ist die Mindestbreite für eine Busspur und Kfz in zwei Richtungen.

M 15: *Weitere Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung.*

- Mit der Maßnahme „Verkehrsverflüssigung“ sollen Veränderungen der Geschwindigkeiten und Stop-and-go-Verkehr verringert werden, denn dadurch werden besonders viele Schadgase emittiert. Die Maßnahme wird jedoch besser mit „Verstetigung“ des Verkehrsflusses ausgedrückt oder populärer mit „Verkehrsberuhigung“. Zu erinnern ist, dass bei der letzten großen verkehrsplanerischen Herausforderung des Regierungspräsidiums, bei der es galt, die Stickoxidüberlastungen in Stuttgart zu mindern, vom Regierungspräsidium die Absenkung der von den Lkw und Pkw gefahrenen Geschwindigkeiten als die wirksamste Maßnahme erkannt worden ist. In Konsequenz davon wurden in Stuttgart die Tempo 30-Zonen flächig ausgedehnt.

Die Maßnahme 15 ist vom RP nicht als Aufforderung für Raserei in der Hauptstraße gemeint, denn

- erstens bleibt die Verkehrssicherheit oberstes Gebot und die fordert unstreitig innerorts das Einhalten der Tempo-Limits 50 km/h bzw. 30 km/h,
- zweitens ist in der Hauptstraße derzeit ohnehin in jeder Richtung eine Fahrspur ohne Unterbrechung vorhanden. Mit Rücksicht auf die Erreichbarkeit der Anrainer der Hauptstraße dürfen die seitlich der zwei durchgehenden Fahrspuren gegebenen Park- und Haltemöglichkeiten nicht verringert werden und
- drittens gelten die früheren Entscheidungen des Regierungspräsidiums unverändert, bei einem Straßentyp wie die Hauptstraße Pleidelsheim wird die günstigste Schadgasmindering durch eine Geschwindigkeitsabsenkung auf Tempo 30 erreicht.

M 19: *Informationskonzept für die Öffentlichkeit*

Die weitere Information der Öffentlichkeit über die realisierten Maßnahmen und Berichte über deren Wirkung sind zu begrüßen.

5. Optimierung des Aktionsplans des Regierungspräsidiums vom August 2005

a) Dialog mit den Betroffenen

Schade ist, dass in die Öffentlichkeitsarbeit des RP kein Dialog mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürger eingearbeitet ist. Ein solcher Dialog wäre nicht nur für die bessere Akzeptanz der Maßnahmen bei den Betroffenen nützlich, sondern er würde die Basis bieten, gegenseitig voneinander zu lernen, einerseits für das Lernen der Bürgerinnen und Bürger vom Regierungspräsidium, aber andererseits auch das Lernen des Regierungspräsidiums von den Bürgerinnen und Bürgern.

In diesem Sinne werden folgend Anregungen für eine Optimierung des Aktionsplanes gegeben. Sie werden bei den Gemeinden und beim RP eingebracht, in der Hoffnung, dass sich daraus im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Regierungspräsidiums ein fruchtbarer Dialog entwickelt.

b) Minderung der Feinstaubbelastung der Straßenanwohner durch stärkere Verlagerung auf die Autobahn A 81

Allen Schutzmaßnahmen für die betroffenen Straßenanwohner übergeordnet, muss eine größtmögliche Konzentration des Verkehrs auf die Autobahn sein. Ausweichfahrten auf Straßen, die nahe an den Wohnungen von Straßenanliegern vorbei führen, ist entgegen zu wirken. Durch die Mautflucht von Lkw ist das Verlagern auf die Autobahn allerdings noch schwieriger geworden.

Nachdem aber Pleidelsheim, Ingersheim und Freiberg im Schatten des durch die Autobahn A 81 und die autobahnähnlich ausgebaute B 27 gebildeten Straßendreiecks liegt, ist ein Schutz dieser Orte relativ leicht herstellbar. Mit dem Kartenausschnitt „Vergleich L 1125 mit A 81 und B 27“ wird die Situation charakterisiert:

- Die Abkürzungstrecke über die L 1125 beträgt 6,5 km, gegenüber 12,5 km auf der Dreieckstrecke A 81 / B 27 und
- die Abkürzung benötigt rund 7 Minuten Fahrzeit, gegenüber rund 9 Minuten Fahrzeit der Dreieckstrecke.

c) Fahrzeitverlängerung durch Pleidelsheim und Ingersheim um 2 Minuten durch Pförtnerampel

Von den meisten Fahrern wird die Streckendifferenz als nicht so gravierend eingestuft wie die Fahrzeitdifferenz. Wenn man also eine Verkehrsverlagerung aus den Ortsdurchfahrten von Pleidelsheim, Ingersheim und Freiberg erreichen will, dann muss die Durchfahrungszeit auf der L 1125 auf mindestens die gleiche Dauer angehoben werden, wie die Fahrt über das Dreieck A 81 / B 27 benötigt. Die vom Regierungspräsidium geplante Pförtnerampel lässt sich so programmieren, dass alle Fahrten auf der L 1125 um 2 Minuten verlängert werden und somit ungefähr gleiche Fahrzeit erfordern, wie über die A 81 / B 27.

d) Pförtnerampel auch in der Richtung Pleidelsheim - Ingersheim durch beidseitige Wirkung der geplanten Anlage

Die Pförtnerampel ist vom Regierungspräsidium nur in der Richtung von Ingersheim nach Pleidelsheim geplant. Um die Fremdfahrten zu verringern, ist die Pförtnerampel aber auch in der Gegenrichtung erforderlich. Wegen der Rückstaugefahr auf die Autobahn sieht allerdings das RP keine Möglichkeit, eine Pförtnerampel vor Pleidelsheim zu konzipieren. Doch die gleiche Wirkung der Fahrzeitverlängerung wird auch erreicht, wenn die mit der Maßnahme 14 geplante Pförtneranlage zwischen Ingersheim und Pleidelsheim als in beide Richtungen wirkend entworfen wird.

Diese Wirkungsmöglichkeit in beiden Richtungen ist sogar sehr wirtschaftlich, denn die für eine Pförtneranlage erforderliche Busspur kann in beiden Fahrtrichtungen der Busse benutzt werden. Durch Abstimmung im Fahrplan und durch Funkkontakt kann gewährleistet werden, dass auf der nur einen Busspur der Begegnungsverkehr der Busse funktioniert. In der Regel fahren nur 4 Busse je Stunde. Nur im morgendlichen Spitzenverkehr gibt es mehr Busse.

e) Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten ergänzend zur Pfortnerzeitspanne 2 Minuten

Die für die Schadgasminderung bei Pfortnerampeln erforderliche Pulkbündelung in Grüner Welle durch die Ortsdurchfahrten Pleidelsheim und Ingersheim funktioniert nur bei Tempo 30 (siehe Ziffer 4, Maßnahme 14). Unter der Annahme üblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen verlängert sich bei Tempo 30 in den beiden Ortsdurchfahrten die Durchfahrungszeit von Ingersheim und Pleidelsheim um rund 1 Minute gegenüber heute.

f) Der geringere Komfort auf den Ortsdurchfahrten fördert die Umfahrung über die Bundesfernstraßen zusätzlich

Pfortnerampeln in den Ortsdurchfahrten Pleidelsheim und Ingersheim in beiden Fahrtrichtungen, eine ganztägig (auch nachts) wirkende Pfortnerzeitspanne von 2 Minuten, Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten und die begleitenden Geschwindigkeitskontrollen mindern den Autofahrer-Komfort im Zuge der L 1125. Da die meisten Autofahrer auf das Fahren geeicht sind, wird künftig bei den Autofahrern der Weg über die A 81 als viel attraktiver empfunden werden als es die Fahrtzeitdifferenz und Streckendifferenz auf der L 1125 abbilden. So darf erwartet werden, dass die größere Fahrtstrecke weniger maßgebend ist als es der Zahlenvergleich erwarten lässt.

g) Kontrollprogramm für die Verlagerung auf die Umfahrung, eventuell erübrigt sich die Pfortnerzeitspanne 2 Minuten

An den Pfortnerampeln fallen mit geringem Aufwand automatisch die Durchführungsmengen an. Sie sollen genutzt werden, den Erfolg der Verkehrsverlagerung heraus aus den Ortsdurchfahrten zu kontrollieren. Eventuell ergibt sich daraus eine größere Entlastungswirkung als hier angenommen, die Pfortnerzeitspanne von 2 Minuten kann sich letztlich als überflüssig erweisen.

h) Planungshoheit der Gemeinden gibt den Schlüssel für das Durchsetzen der Schutzmaßnahmen zugunsten der Anwohner der (jetzigen) L 1125

Das Grundgesetz ordnet die Vorsorge für die Gestaltung der Lebens- und Wohnbedingungen der Bürgerinnen und Bürger den Gemeinden zu. Die Gemeinden haben dafür die Planungshoheit. In verschiedenen Konflikten um Anordnungen von Verkehrsbehörden haben die Verwaltungsgerichte die Gemeinden unterstützt, ihre Planungshoheit zu nutzen und die Gerichte haben Anordnungen von Verkehrsbehörden korrigiert. Die Voraussetzung solcher Korrekturen war jedoch, dass die Gemeinde ihre Maßnahmen aus einem Gesamtverkehrskonzept entwickelt hat. Wenn sich die Gemeinden Pleidelsheim und Ingersheim die hier vorgeschlagenen Verkehrsentlastungen zum Ziel nehmen, gibt es demnach einen hoffnungsvollen Weg, die Feinstaubüberlastungen in Pleidelsheim in ein umfassendes Konzept der Verkehrsentlastung von Pleidelsheim und Ingersheim überzuleiten.

i) Informationskonzept (Maßnahme 19) des Regierungspräsidiums nutzen

Mit Maßnahme 19 wirbt das Regierungspräsidium für die Akzeptanz seines Aktionsplans. Nach der Einbringung des hier vorgestellten Konzepts im Gemeinderat ist zu empfehlen, das Informationsangebot des Präsidiums zu einem Dialog zwischen den Betroffenen und dem Regierungspräsidium zu nutzen und in einem Runden Tisch daran zu arbeiten, die Feinstaubüberlastung in ein Gesamtkonzept für die Verkehrsentlastung von Pleidelsheim und Ingersheim weiter zu entwickeln.