



# **Luftreinhalte-/Aktionsplan Freiburg**

## **- Dokumentation zur Aufstellung des Plans -**

### **1. Ablauf des Beteiligungsverfahrens**

Bereits im März 2006 trat der Luftreinhalteplan Freiburg, der in erster Linie das Ziel verfolgte, die Belastung durch Stickstoffdioxid ab dem Jahr 2010 zu senken, in Kraft. Da im Verlauf des Jahres 2006 der Tagesgrenzwert für Partikel PM10 (Feinstaub) mehr als die zulässigen 35 mal überschritten war, war es notwendig, den Luftreinhalteplan durch einen Aktionsplan zu ergänzen. Gleichzeitig sollte der Plan aktualisiert werden.

Der Entwurf des Luftreinhalte-/Aktionsplans Freiburg vom Juli 2008 wurde vom 04.08.2008 bis zum 15.09.2008 im Rathaus der Stadt Freiburg und im Regierungspräsidium Freiburg zur Einsicht ausgelegt. Außerdem wurden der Planentwurf sowie ergänzende Informationen auf der Homepage des Regierungspräsidiums eingestellt. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte am 25.07.2008 in der Badischen Zeitung und im Staatsanzeiger Baden-Württemberg. Die Stadt Freiburg sowie 30 weitere Gebietskörperschaften, Wirtschafts- und Umweltverbände wurden schriftlich zum Planentwurf gehört.

Die Einwendungsfrist endete am 30.09.2008. Auch Stellungnahmen, die nach diesem Datum eingegangen sind, wurden berücksichtigt. Insgesamt sind 55 Stellungnahmen zum Planentwurf eingegangen, wobei von 16 Anwohnern der Kronen- und Baslerstraße und 8 Anwohnern der Dreisamuferstraßen jeweils gleichlautende Stellungnahmen abgegeben wurden. Die Stadt Freiburg hat in ihrer Stellungnahme vom 24.11.2008 eine Reihe von Forderungen an den Bund, das Land Baden-Württemberg und das Regierungspräsidium Freiburg vorgetragen.

## **2. Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen sowie Gründe und Erwägungen, auf denen die getroffene Entscheidung beruht**

- **Forderung, der Umgriff des Luftreinhalte-/Aktionsplans sowie der Umweltzone müsse deutlich über das Gebiet der Stadt Freiburg hinaus ausgedehnt werden und insbesondere mögliche Ausweichstrecken umfassen.**

Wie ein Vergleich der Messwerte der straßennahen Spotmesspunkte mit den Stationen im städtischen und großräumigen Hintergrund zeigt, ist es vor allem der lokale Verkehr, der zu den Grenzwertüberschreitungen an stark befahrenen Straßen in Freiburg führt. Bei Partikel PM10 (Feinstaub) ist zwar auch der Anteil des großräumigen Hintergrunds - besonders bei austauscharmen Wetterlagen - hoch, jedoch stammen die Schadstoffe nicht nur aus den Nachbarregionen Freiburgs, sondern überwiegend aus überregionalen (großräumigen) Quellen. Eine Ausweitung des Plangebiets bzw. der Umweltzone auf das Umland von Freiburg hätte allenfalls marginale Auswirkungen auf die Schadstoffbelastung an den Überschreitungspunkten der Stadt und wäre nicht verursachergerecht. Auch die Vermeidung von Ausweichverkehr wäre keine ausreichende Begründung für eine Ausweitung der Umweltzone.

- **Forderung, die B 31/B 31a in die Umweltzone aufzunehmen**

Diese Bundesstraße stellt die wichtigste Fernstraße in West-/Ost-Richtung in der Region dar und eine Sperrung für bestimmte Fahrzeugarten würde zu Verlagerungen auf andere auch aus Gründen der Verkehrssicherheit weniger geeignete Straßen in der Region führen.

Durch die verstärkte Belastung ungeeigneter Ortsdurchfahrten, wie etwa von Glottertal, Münstertal oder St. Märgen, würde die dortige Verkehrssicherheit gefährdet. Auch ist aus übergeordneter umweltpolitischer Sicht festzuhalten, dass bei solchen Verlagerungen sogar insgesamt erhöhte verkehrsbedingte Emissionen hervorgerufen würden. Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkte sprechen damit

nach Abwägung aller Aspekte gegen die Aufnahme der B 31/B 31a in die Umweltzone.

- **Forderung nach Einführung einer Lkw-Maut auf der B 31**

Nach der aktuellen Gesetzeslage kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung nach Anhörung der Europäischen Kommission mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen ausdehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverhalten oder aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist.

Da noch keine Aussage seitens des Bundes über die Größenordnung des Mautausweichverkehrs, die die Einführung einer Lkw-Maut rechtfertigt, vorliegt, orientiert sich das Regierungspräsidium Freiburg weiter an der Modellsimulation des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu mautbedingten Verkehrsverlagerungen sowie dem Erlass des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 17.01.2006. Danach gibt es seit Einführung der Autobahn-Maut auf dem besagten Streckenabschnitt der B 31 zwar eine Verkehrszunahme, die aber nicht mit erheblichen Auswirkungen verbunden ist.

Auch aus Sicherheitsgründen ist eine Maut derzeit nicht gerechtfertigt. Aus der Unfallrate der letzten Jahre, die sich aus der Anzahl der Unfälle bezogen auf die Streckenlänge errechnet, können keine Sicherheitsdefizite für den in Rede stehenden Streckenabschnitt der B 31 abgeleitet werden. Die für den Streckenabschnitt zuständigen Straßenverkehrsbehörden (Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald und Landratsamt Villingen-Schwenningen) haben bislang keine Notwendigkeit gesehen, diesen Abschnitt mautpflichtig zu machen. Wesentlicher Grund hierfür ist, dass nach der derzeitigen Rechtslage der regionale Güterverkehr nicht von der Mautpflicht ausgenommen werden kann und deswegen zusätzlich finanziell belastet würde.

- **Forderung nach einem Verkehrsverbot für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t nur für den Durchgangsverkehr**

Nach einem Erlass des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 17.01.2006 liegen die erforderlichen Voraussetzungen hierfür nicht vor. Zudem handelt es sich bei der B 31 um eine transeuropäische Fernstraßenverbindung zwischen den

Autobahnen A 5 im Westen und der A 81 im Osten. Da es zu dieser Ost-West-Verbindung im Regierungsbezirk keine wirkliche Alternative gibt, wurde sie in den vergangenen Jahren teilweise dreistreifig ausgebaut.

Eine Sperrung der B 31 für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t nur für den Durchgangsverkehr kommt deshalb nicht in Betracht, zumal unerwünschte Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete und schlechter ausgebaute Netz zu befürchten wären.

- **Forderung, das Verkehrsverbot ab 01.01.2010 für die Schadstoffgruppen 1 und 2 und ab 01.01.2012 für die Schadstoffgruppen 1, 2 und 3 einzuführen.**

Durch eine Einbeziehung höherer Schadstoffgruppen in das Fahrverbot wäre ein deutlich höherer Anteil an Fahrzeugen betroffen. Vor allem bei Nutzfahrzeugen dürfte mehr als ein Drittel des Fahrzeugbestands die Umweltzone nicht mehr befahren. Das Mindestalter der betroffenen Fahrzeuge würde dadurch auf 9 Jahre sinken. Deshalb müsste mit erheblichem Widerstand der betroffenen Fahrzeugbesitzer und der Wirtschaft gerechnet werden.

Das für Freiburg vorgesehene Konzept der Verkehrsverbote entspricht dem Vorgehen in allen anderen betroffenen Städten in Baden-Württemberg und in den meisten Städten innerhalb Deutschlands. Unterschiedliche Regelungen von Umweltzone zu Umweltzone würden große Verwirrung bei den Verkehrsteilnehmern verursachen und die Akzeptanz bei den Betroffenen weiter mindern.

- **Forderung nach Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30 oder Tempo 40) auf Hauptverkehrsstraßen, insbesondere auf der B 31 zwischen Kronenbrücke und dem Schützenalleetunnel**

Bei dem genannten Streckenabschnitt der B 31 handelt es sich um eine wichtige Hauptverkehrsstraße, der eine besondere Verkehrsfunktion für den weiträumigen und innerörtlichen Verkehr zukommt. Der Verkehr wird auf dieser Straße gebündelt und gleichzeitig werden Wohngebiete entlastet. Nach den einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen kommen Verkehrsbeschränkungen auf Bundesstraßen, insbesondere auf solchen mit herausragender Verkehrsbedeutung, grundsätzlich nicht in Betracht.

Nach § 45 Absatz 1 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist es möglich, Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen anzuordnen. Jedoch ist es zweifelhaft, ob durch Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h oder 40 km/h tatsächlich eine nennenswerte Minderung der Schadstoffbelastung erreicht werden kann. Nach dem einschlägigen Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA, Version 2.1) nehmen die Abgasemissionen bei konstanter, ungestörter Fahrt ohne Beschleunigungs- und Bremsvorgänge im Bereich unter 50 km/h bei Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit eher leicht zu. Grundsätzlich werden im HBEFA 2.1 bei niedrigeren Geschwindigkeiten Fahrmuster mit größeren Störungsanteilen angesetzt. Bei Stop+Go-Verkehr ist sogar mit einem sprunghaften Anstieg der Emissionen zu rechnen.

Auf der B 31 und anderen wichtigen Hauptverkehrsstraßen der Stadt ist zumindest tagsüber das Verkehrsaufkommen so hoch, dass durch Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h oder 40 km/h der Verkehrsfluss erheblich gestört würde. Mit häufigeren bzw. längeren Staus wäre zu rechnen. Dies würde dazu führen, dass der Schadstoffausstoß sogar noch ansteigt und letztlich zu höheren Stickstoffdioxid- und Feinstaubwerten an den Messpunkten führt.

Da das Verkehrsaufkommen besonders bei den Nutzfahrzeugen nachts stark zurückgeht, sinken auch die Schadstoffwerte - vor allem bei Stickstoffdioxid - stark ab. Ein Tempolimit von 30 km/h nachts, wie es aus Lärmschutzgründen erwogen wird, könnte deshalb allenfalls einen marginalen Beitrag zur Absenkung dieser ohnehin geringeren Schadstoffbelastung leisten.

- **Forderung nach Wegweisung der B 31 nicht über Kronen-/Baslerstraße und Zubringer Süd, sondern über den Zubringer Mitte (B 31a)**

Eine entsprechende Änderung der Wegweisung bzw. Umwidmung der Straßenabschnitte könnte dazu beitragen, dass vor allem der Transitverkehr den Weg über den Zubringer Mitte nehmen und damit die Anwohner der Kronen- und Baslerstraße entlasten würde. Eine entsprechende Umwidmung wird unabhängig vom Luftreinhalte-/Aktionsplan geprüft.

Freiburg, den 05.08.2009

Regierungspräsidium Freiburg