



Luftreinhalteplan Freiburg 2012

- 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, wurde der Luftreinhalteplan durch den „Luftreinhalte-/Aktionsplans Freiburg“ vom 05.08.2009 ergänzt. In den letzten Jahren ging die Feinstaubbelastung etwas zurück und es waren keine Überschreitungen der vorgegebenen Grenzwerte mehr zu verzeichnen. Dagegen verharrt die Belastung durch Stickstoffdioxid auch nach Inkrafttreten des Fahrverbots in der Freiburger Umweltzone ab 2010 auf hohem Niveau und die Grenzwerte sind deutlich überschritten. Deshalb soll der vorliegende Plan fortgeschrieben und das Fahrverbot ab 01.01.2013 auf Kfz mit gelber Plakette ausgedehnt werden.

Der Entwurf des „Luftreinhalteplans Freiburg 2012“ wurde vom 27.02.2012 bis zum 30.03.2012 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 24.02.2012 in der Badischen Zeitung und im Amtsblatt der Stadt Freiburg. Die Stadt Freiburg sowie 25 weitere Gebietskörperschaften, Wirtschafts- und Umweltverbände wurden schriftlich zum Planentwurf gehört.

Die Frist zur Einreichung von Stellungnahmen endete am 13.04.2012. Auch Stellungnahmen, die nach diesem Datum eingegangen sind, wurden berücksichtigt. Insgesamt sind 12 Stellungnahmen zum Planentwurf eingegangen.

2. Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen

Die Stadt Freiburg hat in ihrer Stellungnahme vom 04.05.2012 eine Reihe von Forderungen an den Bund, das Land Baden-Württemberg und das Regierungspräsidium Freiburg vorgetragen. Diese betreffen u.a. die baldmöglichste Realisierung des Stadttunnels, die ausreichende Bereitstellung von Fördermitteln zur Umsetzung kommunaler Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und die Kohärenz rechtlicher Vorgaben auf EU-Ebene. Auf weitere Forderungen wird im Abschnitt 3 ausführlich eingegangen.

Die Gemeinden aus dem Umland von Freiburg sowie der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald begrüßen, dass der Zuschnitt der Umweltzone unverändert und die B 31 vom Fahrverbot ausgenommen bleibt. Weitergehende Tempolimits auf der B 31 werden abgelehnt.

Die IHK Südlicher Oberrhein und die Handwerkskammer Freiburg haben im Zusammenhang mit der Anhörung zum Planentwurf jeweils Umfragen bei ihren Mitgliedsbetrieben durchgeführt. Danach sehen sich die Betriebe durch die Ausweitung des Fahrverbots einer erheblichen wirtschaftlichen Belastung oder gar Existenzgefährdung ausgesetzt. Die notwendigen Investitionen für die Nachrüstung bzw. Erneuerung des Fahrzeugparks und der bürokratische Aufwand zur Erlangung von Ausnahmegewilligungen stünden in keinem Verhältnis zu den prognostizierten Wirkungen. Der Impuls zur Erneuerung von Fahrzeugen werde zwei Jahre zu früh gesetzt, da zum jetzigen Zeitpunkt in der Mehrzahl auf Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge umgestiegen werde, die hinsichtlich des Stickoxidausstoßes keine Verbesserungen brächten. Für die Fuhrparkmodernisierung müsse den Betrieben ein Zeitraum von 3 - 5 Jahren eingeräumt werden. Das Konzept berücksichtige nicht die Belange der Einkaufs- und Tourismusstadt Freiburg. Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs würden erheblich mehr Wirkung entfalten, als die Umweltzone. Siehe auch Abschnitt 3.

Der BUND Regionalverband, Ortsgruppe Freiburg hält den Plan für unzureichend, Straßenbaumaßnahmen werden kritisch hinterfragt und eine Reihe von weitergehenden Maßnahmen gefordert (siehe Abschnitt 3).

Der ADFC, Kreisverband Freiburg bemängelt die Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenüber dem Fuß- und Radverkehr und das Fehlen von wirksamen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftreinhaltung.

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

- **Forderung, die Luftreinhalteplanung hinsichtlich aller Aspekte (Ursachen, Maßnahmen etc.) in einem regionalen Kontext anzugehen (Stadt Freiburg) bzw. Ausdehnung der Umweltzone auf die Region (BUND).
Gegen derartige Forderungen sprechen sich die betroffenen Gemeinden, die IHK Südlicher Oberrhein und die Handwerkskammer Freiburg aus.**

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 bei Stickstoffdioxid an stark befahrenen Straßen in Freiburg führt. 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. Eine Ausdehnung der Umweltzone mit dem Ziel, Ausweichverkehr auf Nebenstrecken, z.B. über das Glottertal, zu vermeiden, wäre wohl fachlich und rechtlich nur schwer zu begründen. Stattdessen müssten bei Bedarf Durchfahrtsverbote nach Straßenverkehrsrecht geprüft werden.

- **Forderung, die Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt Freiburg in die Umweltzone einzubeziehen (BUND).**

Soweit Gewerbe- oder Industriegebiete von Süden, Westen oder Norden an überörtliche Straßen angebunden und somit nicht über Wohngebiete erschlossen sind, wurden sie aus der Umweltzone ausgeklammert. Innerhalb dieser Gebiete ist auf Grund des Verkehrsaufkommens, der Straßengeometrie und der Bebauung nicht mit überhöhten Schadstoffwerten zu rechnen. Im Übrigen hätte ein Fahrverbot in diesen Gebieten allenfalls einen marginalen Einfluss auf die Schadstoffbelastung an den Überschreitungspunkten der Stadt.

- **Forderung, die B 31/B 31a in die Umweltzone aufzunehmen (BUND).**

Die Stadt Freiburg fordert, die fachliche und rechtliche Abwägung, die zu der Entscheidung, die B 31/B 31a herauszunehmen, geführt haben, im Plan darzustellen.

Gegen die Einbeziehung der B 31/B 31a sprechen sich die betroffenen Umlandgemeinden, die IHK Südlicher Oberrhein und die Handwerkskammer Freiburg aus.

Zunächst ist festzuhalten, dass derzeit vom Fahrverbot auf der B 31/B 31a nur der Durchgangsverkehr ausgenommen ist. Kraftfahrzeuge, die die Umweltzone über diese Straße ansteuern oder verlassen wollen, werden vom Fahrverbot erfasst.

Da diese Bundesstraße die wichtigste Fernstraße in West-Ost-Richtung ist, wird befürchtet, dass eine Sperrung für bestimmte Fahrzeugarten zu Verlagerungen auf andere, auch bezüglich der Verkehrssicherheit weniger geeignete Straßen in der Region, z.B. in Glottertal, Münstertal oder St. Märgen, führen würde. Deshalb wurde die B 31/B 31a nach Abwägung aller Aspekte bisher nicht in die Umweltzone aufgenommen.

Da die Luftqualität an der B 31 jedoch weiter verbessert werden muss, soll im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Luftreinhalteplans geprüft werden, ob diese Ost-West-Achse künftig in die Umweltzone mit einbezogen werden kann.

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

Ab 01.08.2012 ist der Zubringer Freiburg-Mitte zwischen der Autobahn A 5 und der Stadt Freiburg auf einer Länge von ca. 5,4 km mautpflichtig. Der Streckenabschnitt zwischen Donaueschingen und Buchenbach ist derzeit seitens des Bundes nicht als Mautstrecke geplant.

Im Übrigen kann nach der aktuellen Gesetzeslage das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung nach Anhörung der Europäischen Kommission mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Ab-

schnitte von Bundesstraßen ausdehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren 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, Maßnahmen zur Reduzierung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf der Verbindung Donaueschingen - BAB 5, z. B. Durchfahrtsverbote für schwere Lkws, temporäre Beschränkungen für Lkw-Durchgangsverkehre, zu prüfen (Stadt Freiburg).**

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.

Ein Durchfahrtsverbot für schwere Lkws oder temporäre Beschränkungen für Lkw-Durchgangsverkehre auf der B 31 kommen nach wie vor nicht in Betracht, zumal

unerwünschte Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete und schlechter ausgebauten Netz zu befürchten wären.

- **Forderung, zu prüfen, ob eine ganztägige Temporeduzierung auf der B 31 bei gleichzeitiger Sicherstellung eines homogenen Verkehrsflusses (z.B. Grüne Welle bei Tempo 30) positive Umwelteffekte hätte (BUND).**

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 haben entsprechende Untersuchungen in Baden-Württemberg gezeigt, dass auf ebenen Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 und Tempo 40 nicht zu einer Emissionsminderung im Vergleich zu Tempo 50 führen. Die Messungen ergaben für Tempo 40 und Tempo 50 vergleichbare Emissionen und für Tempo 30 sogar Zunahmen. Eine signifikante Verbesserung der Emissionssituation auf hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen ist durch eine Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit demnach nicht zu erwarten.

- **Forderung, den Verkehrsfluss zu verbessern, z.B. durch Ausbau der „Grünen Welle“, Einführung eines integrierten Verkehrsleitsystems und eine konsequente Koordination der Baustellen (IHK Südlicher Oberrhein).**

Wie neuere Untersuchungen gezeigt haben, kann durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses (Reduzierung der Fahrdynamik und der Stop-Anteile) eine deutliche Absenkung der Schadstoffemissionen erreicht werden. Ein gleichmäßiger Geschwindigkeitsverlauf ohne Einbrüche und nachfolgende Beschleunigungsphasen führt zu niedrigeren Werten, während ein unruhiger Geschwindigkeitsverlauf eine größere Anzahl von Beschleunigungsvorgängen und damit höhere Emissionen und Kraftstoffverbrauch zur Folge hat.

In Freiburg sind die Signalanlagen im Zuge der Hauptverkehrsstraßen bereits koordiniert und werden zum überwiegenden Teil verkehrsabhängig gesteuert. Aufgrund des damit erreichten Standards ist das Potenzial für Verbesserungen des Verkehrsflusses - und damit auch für eine Reduzierung der Schadstoffemissionen - begrenzt.

Im Abschnitt 5.2.3 des Luftreinhalteplans werden die Aspekte, die bei der Einrichtung bzw. Überprüfung der Verkehrssteuerung mit zu berücksichtigen sind, z.B. die Förderung von Fußverkehr, ÖPNV-Bevorrechtigung usw., beleuchtet.

Die Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems zu einem Verkehrsleitsystem ist längerfristig vorgesehen.

- **Hinweis von IHK Südlicher Oberrhein und Handwerkskammer Freiburg auf die wirtschaftlichen Nachteile bis hin zur Existenzgefährdung für viele Betriebe in der Region durch die Ausweitung des Fahrverbots auf die Schadstoffgruppe 3 (Kfz mit gelber Plakette) und Forderung nach längeren Fristen für Nachrüstung und Neuanschaffung von Fahrzeugen.**

In Baden-Württemberg gibt es eine **landeseinheitliche Ausnahmekonzeption** von Fahrverboten in der Umweltzone, die eine einheitliche Handhabung der Ausnahmeregelungen gemäß der Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) durch die zuständigen Städte und Landkreise sicherstellen soll. Diese Ausnahmekonzeption wurde vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) mit Datum vom 15.08.2011 überarbeitet und wird seit 15.09.2011 angewendet.

Die Behörden vor Ort haben damit die Möglichkeit, im Einzelfall auf entsprechenden Antrag befristete Ausnahmen im öffentlichen Interesse oder zur Wahrnehmung überwiegender und unaufschiebbarer Einzelinteressen zu bewilligen. Dabei sind auch Aspekte wie technische Nachrüstbarkeit und wirtschaftliche Zumutbarkeit zu prüfen. Eine Härtefallregelung ist ebenso Bestandteil der Konzeption.

- **Hinweis von IHK Südlicher Oberrhein und Handwerkskammer Freiburg, dass die Verschärfung des Fahrverbots ab 2013 den Impuls zur Neuanschaffung**

von Fahrzeugen zu früh setzt, da die Euro 6/VI-Norm, die die strengsten Anforderungen hinsichtlich Schadstoffausstoß formuliert, erst 2014 in Kraft tritt.

Beide Kammern weisen darauf hin, dass die Verschärfung des Fahrverbots schon ab 2013 dazu führen werde, dass die Betriebe noch in Euro 4/IV- und Euro 5/V-Fahrzeuge, die wesentlich höhere NO_x- bzw. NO₂-Emissionen aufweisen, investieren werden, da die hinsichtlich Schadstoffausstoß deutlich bessere Euro 6/VI-Norm erst ab 2014 für alle Neufahrzeuge verbindlich wird. Diese Argumente wurden vom Regierungspräsidium Freiburg auch dem MVI vorgetragen. Eine entsprechende Überprüfung wurde in Aussicht gestellt.

Freiburg, Oktober 2012
Regierungspräsidium Freiburg