



**Luftreinhalteplan Schramberg**  
**-Fortschreibung 2014- (Stand: August 2016)**  
**- Dokumentation zur Aufstellung des Plans -**

**1. Ablauf des Beteiligungsverfahrens**

Seit dem Jahr 2007 werden in Schramberg an der Oberndorfer Straße (B 462) Immissionsmessungen durchgeführt. Während die Werte für Partikeln in der Luft angegeben als Feinstaub (PM<sub>10</sub>) unter dem Grenzwert liegen, ist der Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) von 40 µg/m<sup>3</sup> (Jahresmittelwert) deutlich überschritten. Trotz Einrichtung einer Umweltzone, die seit 02.02.2015 nur noch mit grüner Plakette befahren werden darf, liegt der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid noch immer über 40 µg/m<sup>3</sup>. Deshalb soll der bestehende Luftreinhalteplan fortgeschrieben werden, mit dem Ziel, als zusätzliche Maßnahme Tempo 30 auf einem Teilstück der Oberndorfer Straße festzusetzen.

Am 05.06.2014 wurden die vorgesehene Maßnahme und die notwendigen Schritte zur Umsetzung anlässlich einer Besprechung im Rathaus Schramberg Vertretern der Stadt und des Landkreises Rottweil erläutert. Am 23.10.2014 wurde der Gemeinderat der Stadt Schramberg in öffentlicher Sitzung über das Vorhaben informiert und das Für und Wider ausführlich diskutiert. Bei beiden Terminen wurde deutlich, dass die Stadtverwaltung, der Gemeinderat und der Landkreis das geplante Tempolimit ablehnen und stattdessen die schnelle Realisierung der Talstadtfahrt fordern.

Vom 18.12.2014 bis 16.01.2015 wurde der Entwurf des „Luftreinhalteplan Schramberg – Fortschreibung 2014 – (Stand: Oktober 2014)“ öffentlich ausgelegt und Gelegenheit gegeben, bis 30.01.2015 zum Planentwurf Stellung zu nehmen. Gleichzeitig wurde die Stadt Schramberg, der Landkreis Rottweil sowie 11 weitere Träger öffentlicher Belange schriftlich gehört. Innerhalb der vorgegebenen Frist gingen Stellung-

nahmen des Landratsamts Rottweil, der Gemeinden Schenkenzell und Lauterbach sowie der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg ein. Die Stadt Schramberg legte mit Schreiben vom 06.03.2015 die vom Gemeinderat am 05.03.2015 beschlossene Stellungnahme vor.

Am 27.08.2016 wurde der „Luftreinhalteplan Schramberg – Fortschreibung 2014 – (Stand: August 2016)“ bekannt gemacht und vom 29.08.2016 bis einschließlich 12.09.2016 zur Einsicht öffentlich ausgelegt. Gleichzeitig wurde die Stadt Schramberg, der Landkreis Rottweil sowie die zum Entwurf des „Luftreinhalteplans Schramberg – Fortschreibung 2014 – (Stand: Oktober 2014)“ gehörten weiteren Träger öffentlicher Belange schriftlich über die Bekanntgabe informiert.

## **2. Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen**

Der Gemeinderat der Stadt Schramberg wendet sich in seiner o. g. Stellungnahme nochmals gegen die bestehende Umweltzone, da sie eine Belastung für die Bevölkerung darstelle und nicht geeignet sei, die Stickstoffdioxidbelastung zu reduzieren.

Auch die vorgesehene Festsetzung von Tempo 30 auf dem unteren Teilstück der Oberndorfer Straße werde nicht dazu führen, dass der Grenzwert für die Stickstoffdioxidbelastung von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  eingehalten wird. Durch Tempo 30 werde der Verkehrsfluss behindert und auch der ÖPNV ausgebremst. Zudem sei zu befürchten, dass der Lärm auf dem Streckenabschnitt sogar noch ansteige. Außerdem sei denkbar, dass der innerstädtische Verkehr in Richtung Sulgen teilweise auf die „Alte Steige“ verlagert werde und zu zusätzlichen Belastungen für die dortigen Anwohner führe. Die vorgesehene Maßnahme M6 wurde deshalb zunächst abgelehnt. Mit erneutem Schreiben vom 13.05.2016 wurde dann jedoch das Einvernehmen seitens der Stadt Schramberg als untere Straßenverkehrsbehörde erteilt.

Das Landratsamt Rottweil betont in seiner Stellungnahme zunächst, dass die Umweltzone in Schramberg nach wie vor abgelehnt wird. Wie die Umweltzone wird auch die vorgesehene Tempobeschränkung auf 30 km/h als unverhältnismäßig empfunden, da diese voraussichtlich nicht zu einer spürbaren Verbesserung der Luftqualität führen werde. Im Hinblick auf den Straßenbetrieb und die Straßenunterhaltung der B 462 bestünden gegen die Einrichtung einer Tempobegrenzung auf 30 km/h auf der vorgesehenen Teilstrecke keine Bedenken. Um die festgelegten Grenzwerte einzu-

halten und zu einer spürbaren und nachhaltigen Entlastung der betroffenen Anwohner zu kommen, werde weiterhin die geplante Talstadumfahrung als wirksamstes Mittel angesehen. Mit erneutem Schreiben vom 12.08.2015 wurde dann jedoch das Einvernehmen seitens des Landkreises Rottweil als untere Straßenbaubehörde erteilt.

Die Gemeinden Schenkenzell und Lauterbach bekräftigen ihre ablehnende Haltung zur Umweltzone und bezweifeln auch die Wirksamkeit der geplanten Tempobegrenzung auf der Oberndorfer Straße. Die Gemeinde Schenkenzell lehnt die Tempo-30-Regelung ausdrücklich ab, da sie befürchtet, dass Gemeindeverbindungsstraßen auf ihrer Gemarkung als „Schleichwege“ benutzt werden.

Auch die IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg spricht sich gegen die geplante Tempobeschränkung aus und stellt in Frage, ob die Schadstoffbelastung tatsächlich zurückgeht. Dem gegenüber stehe ein weiterer Zeitverlust und negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss.

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

- **Forderung, auf die Umweltzone zu verzichten.**

Umweltzonen tragen nicht nur zu einer Verringerung der  $PM_{10}$ -Belastung bei, sondern bewirken auch einen Rückgang der Stickstoffdioxidbelastung, da sie einen Impuls zur Modernisierung des Kraftfahrzeugbestandes hin zu Fahrzeugen mit weniger Emissionen setzen. Zwar muss bei Euro 4- und Euro 5-Dieselfahrzeugen bedingt durch die Oxidationskatalysatoren zum Teil mit höheren realen Stickstoffdioxidemissionen gerechnet werden, dennoch sind die Stickoxidemissionen insgesamt etwa 20 % niedriger als bei Altfahrzeugen. Beim Umstieg auf Euro 6-Fahrzeuge gehen die Stickoxidemissionen noch deutlicher zurück.

Das Verkehrsmonitoring, das nach Einführung der Umweltzone durchgeführt wurde, hat gezeigt, dass es auf den Ausweichstrecken keine gravierenden Zusatzbelastungen gibt.

- **Forderung, anstelle der Festsetzung einer Umweltzone schnellstmöglich die Talstadtfahrt zu realisieren.**

Umweltzonen können relativ kurzfristig und mit vertretbarem Aufwand (z. B. für die Beschilderung) in Kraft gesetzt werden, wobei eine stufenweise Einführung, gestaffelt nach Schadstoffgruppen, möglich ist. Außerdem sind vom Schadstoffausstoß abhängige Verkehrsverbote verursachergerecht.

Zwar ist die Talstadtfahrt im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, jedoch ist die Finanzierung der Investitionskosten für dieses Projekt nicht absehbar. Die endgültige Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans soll noch im Jahr 2016 erfolgen. Mit einer Realisierung der Talstadtfahrt ist unter diesen Randbedingungen jedoch in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

- **Zweifel an der Wirksamkeit eines Tempolimits von 30 km/h auf der Oberndorfer Straße und Forderung, auf eine derartige Festsetzung zu verzichten.**

Nach § 45 Absatz 1 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist es möglich, Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen anzuordnen. Bereits zu Beginn des Jahres 2011 wurden in Schramberg Messfahrten auf der Oberndorfer Straße und entsprechende Berechnungen im Zusammenhang mit Tempo 30 durchgeführt. Diese Untersuchungen wurden in den Jahren 2013 und 2014 hinsichtlich Tempo 40 ergänzt.

Es zeigte sich bei der gutachterlichen Prüfung der geplanten Maßnahme, dass der größte Minderungseffekt erzielt werden kann, wenn lediglich im unteren (steileren) Abschnitt der Oberndorfer Straße Tempo 30 eingeführt wird. Die NO<sub>x</sub>-Emissionen können auf diesem Abschnitt um ca. 8 % und die Stickstoffdioxidbelastung an der Spotmessstelle um ca. 1,6 µg/m<sup>3</sup> gesenkt werden.

Da Zweifel an der Wirksamkeit der geplanten Tempo 30-Maßnahme vorgetragen wurden, hat das Regierungspräsidium Freiburg die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) zusätzlich um eine fachliche Stellungnahme gebeten. Die LUBW machte in ihrer Stellungnahme deutlich, dass durch Tempo 30 Beschleunigungsvorgänge reduziert, der Anteil von

Konstantfahrten erhöht und dadurch die NO<sub>x</sub>-Emissionen vermindert werden können. Dies gilt auch für die Lärmimmissionen.

Da die Wegstrecke, auf der das Tempo reduziert werden soll, nur 350 m lang ist, beträgt der Zeitverlust durch die Tempodrosselung rechnerisch nur 17 Sekunden und fällt somit kaum ins Gewicht. Zudem kann durch eine parallele Einführung von Tempo 30 auf potenziellen Ausweichstrecken der Anreiz für Ausweichverkehr wesentlich verringert werden. Eine teilweise Verlagerung des Verkehrs in der Oberndorfer Straße auf potenzielle Ausweichstrecken ist deshalb nicht zu befürchten.

Das Regierungspräsidium Freiburg wird die Tempo 30-Maßnahme nach deren Umsetzung mit einem Monitoring-Konzept begleiten und die Ergebnisse in einem Evaluierungsbericht zusammenfassen.

Freiburg, August 2016

Regierungspräsidium Freiburg