



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG
ABTEILUNG UMWELT

Luftreinhalteplan Schramberg

- 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 Partikel PM10 unter dem Grenzwert liegen, ist der Grenzwert für Stickstoffdioxid, der seit 2010 in Kraft ist, deutlich überschritten; ein Rückgang ist bisher nicht festzustellen. Deshalb ist das Regierungspräsidium Freiburg gehalten, für Schramberg einen Luftreinhalteplan zu erstellen.

Die Arbeiten zur Planaufstellung wurden bereits im Frühjahr 2009 aufgenommen. In der Arbeitsgruppe unter Federführung des Referats 54.1 des Regierungspräsidiums Freiburg wurden schon frühzeitig von Seiten der Stadt Schramberg sowie den Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden Bedenken gegen Durchfahrtsverbote bzw. die Ausweisung einer Umweltzone in der Talstadt von Schramberg geäußert. Dies wird vor allem mit dem Fehlen von geeigneten Ausweichstrecken begründet. Stattdessen fordert man den baldigen Bau der Talstadumfahrung.

Nach längeren Diskussionen, in die auch die zuständigen Ministerien eingebunden waren, wurde die öffentliche Anhörung zum Entwurf des „Luftreinhalteplan Schramberg“, der die Ausweisung einer Umweltzone in der Talstadt von Schramberg vorsieht, in der Zeit vom 15.08.2011 bis 16.09.2011 durchgeführt. In dieser Zeit lagen der Planentwurf und ergänzende Informationen im Rathaus der Stadt Schramberg und im Regierungspräsidium Freiburg zur Einsicht aus. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte am 12.08.2011 im Schwarzwälder Boten und im Mitteilungsblatt der

Stadt Schramberg. Die Stadt Schramberg sowie 32 weitere Gebietskörperschaften, Wirtschafts- und Umweltverbände wurden schriftlich zum Planentwurf gehört.

Die Frist zur Einreichung von Stellungnahmen endete am 30.09.2011. Auch Stellungnahmen, die nach diesem Datum eingegangen sind, wurden berücksichtigt. Insgesamt sind 48 Stellungnahmen, davon 13 Stellungnahmen von Privatpersonen, zum Planentwurf eingegangen.

2. Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen

Die Stadt Schramberg lehnt in ihrer Stellungnahme vom 30.09.2011 die Umweltzone ab, weil es nach ihrer Auffassung keine zumutbare Ausweichmöglichkeit gibt. Die Wirkung der Umweltzone zur Absenkung der Stickstoffdioxidbelastung wird angezweifelt. Negative Auswirkungen für Tourismus, Handel und Dienstleistungsgewerbe werden befürchtet. Die Talstadtfahrt sei besser geeignet und als Lückenschluss für die weitgehend ausgebaute Achse vom Rheintal zur A 81 für die Wirtschaft von größter Bedeutung. Als weitere Entlastungsmaßnahmen schlägt die Stadt die Nutzung photokatalytischer Baustoffe (Titandioxid als Katalysator) und passive Schutzmaßnahmen (z.B. zwangsweise Belüftung von Wohnräumen) vor.

Auch das Landratsamt Rottweil lehnt die Umweltzone ab und befürchtet Verkehrsverlagerungen auf das Umland. Ausführlich wird auf die mangelnde Eignung der Straßen, die als Ausweichstrecken in Frage kommen, eingegangen.

Auch die Gemeinden Aichhalden, Schiltach, Schenkenzell und Hardt äußern sich ablehnend und befürchten Nachteile für ihre Kommunen, die Verkehrsteilnehmer und die Gewerbebetriebe.

Die Wirtschaftsverbände (IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg, Handwerkskammer Konstanz, Handelsverband Baden-Württemberg e.V., DEHOGA Baden-Württemberg e.V., Handels- und Gewerbevereinigung Schramberg e.V., Haus- und Grundeigentümerverein Schramberg e.V.) lehnen die Umweltzone ebenfalls ab. Auf die Probleme für Pendler, Lieferanten, Handwerksbetriebe, Dienstleister, Handel, Gastronomie und Tourismus wird eindringlich hingewiesen. Der Handelsverband äußert allerdings Vorbehalte gegen die Talstadtfahrt, weil er befürchtet, dass sich großflächige Handelsbetriebe an der Umgehungsstraße ansiedeln könnten.

Ähnlichen Argumente gegen die Umweltzone und für die Talstadumfahrung äußern auch der CDU-Stadtverband, der SPD-Ortsverein, die SPD-Buntspecht-Fraktionsgemeinschaft, der Städtische Frauenbeirat und die Bürgerinitiative B 462 Talstadumfahrung Schramberg.

Der BUND lehnt sowohl die Umweltzone als auch die Talstadumfahrung ab und fordert stattdessen eine finanzielle Förderung der Abgasnachrüstung und strengere Regelungen für Neuwagen. Der ADFC fordert großflächig Tempo 30 und Verbesserungen für den Radverkehr.

Mehrere gewerbliche Betriebe, die ihren Sitz in der geplanten Umweltzone haben, fürchten Nachteile für ihr Geschäft, falls die Umweltzone realisiert wird. Auch von Privatpersonen wird die Umweltzone überwiegend abgelehnt. Grund für die Ablehnung ist in manchen Fällen, dass das Privatfahrzeug wegen des Fahrverbots nachgerüstet bzw. ersetzt werden müsste. Zwei Ehepaare, die Anwohner an der Oberndorfer Straße sind, befürworten die Umweltzone ausdrücklich.

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

- **Forderung, auf die Umweltzone zu verzichten, da sie nur eine geringe Wirkung bei Stickstoffdioxid entfaltet.**

Umweltzonen tragen nicht nur zu einer Verringerung der PM10-(Feinstaub-)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 Stickstoffdioxidemissionen gerechnet werden, dennoch sind die Stickoxidemissionen insgesamt etwa 20 % niedriger als bei Altfahrzeugen. Beim Umstieg auf Euro 6-Fahrzeuge, die es bereits auf dem Markt gibt und spätestens ab 2014 verbindlich vorgeschrieben sind, gehen die Emissionen deutlich zurück. Am Messpunkt Oberndorfer Straße wird die Stickstoffdioxidbelastung durch die ab 2013 und 2014 vorgesehenen Fahrverbote um ca. 5 % zurückgehen.

- **Forderung, auf die Umweltzone zu verzichten, da keine zumutbaren Ausweichstrecken vorhanden sind.**

In Baden-Württemberg gibt es seit einigen Jahren in verschiedenen Städten Umweltzonen. Dabei wurden keine Fälle bekannt, bei denen die Einführung von Umweltzonen zu einer nennenswerten Verkehrsverlagerung auf umliegende Straßen geführt hat. Auch in Schramberg werden keine starken Zusatzbelastungen auf Ausweichstrecken erwartet. Durch ein entsprechendes Verkehrsmonitoring soll aber die Entwicklung nach Einführung der Umweltzone beobachtet werden.

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

Die Umweltzone kann 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.

Dagegen ist die Talstadttumfahrung bisher im Bundesverkehrswegeplan lediglich im weiteren Bedarf aufgenommen. Die Weiterplanung ist deshalb zurückzustellen, weil die Finanzierung der Investitionskosten nicht absehbar ist. Die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans erfolgt erst im Jahr 2015. Mit einer Realisierung der Talstadttumfahrung ist deshalb in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

- **Befürchtung, dass sich die Umweltzone nachteilig auf Gewerbe, Handwerk, Einzelhandel, Dienstleister, Gastronomie, Tourismus, Kunden und Lieferanten auswirkt.**

Im Interesse der Anwohner an der Oberndorfer Straße sollen durch das Fahrverbot in der Umweltzone gezielt Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß ausgeschlossen werden. Die Fahrzeughalter können durch Nachrüstung oder Erwerb von Fahrzeugen mit geringeren Emissionen Einschränkungen vermeiden. Auf Antrag können im öffentlichen Interesse oder in begründeten Einzelfällen befristete Ausnahmegenehmigungen durch das Landratsamt Rottweil erteilt werden. Das vom Verkehrsministerium herausgegebene Ausnahmekonzept ist Grundlage für eine

einheitliche Handhabung im Land Baden-Württemberg und erlaubt auch die Berücksichtigung von Härtefällen.

- **Forderung, ein Tempolimit von z.B. 30 km/h auf der Oberndorfer Straße zu prüfen**

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 durchgeführt. Demnach könnte durch Einführung von Tempo 30 die Belastung durch Stickstoffdioxid am Messpunkt um $0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gesenkt werden. Allerdings würde im oberen (flacheren) Teil der Oberndorfer Straße die Belastung ansteigen.

Weitere Untersuchungen in Baden-Württemberg haben gezeigt, dass auf ebenen Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 nicht zu einer Emissionsminderung im Vergleich zu Tempo 50 führt. Dagegen könnte die Einführung von Tempo 40 unter bestimmten Voraussetzungen zu einer Minderung der Stickstoffdioxidbelastung beitragen. Dies soll in Schramberg - auch hinsichtlich der Aspekte Lärmschutz und Verkehrssicherheit - geprüft werden.

- **Vorschlag der Stadt Schramberg, in die Wohnungen an der Oberndorfer Straße eine Zwangsbelüftung von der straßenabgewandten Seite her zu installieren.**

Die von der EU vorgegebenen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit gelten für die **Außenluft**. Dementsprechend hat die Messung und Beurteilung der Schadstoffbelastung im Freien an dem für einen Straßenabschnitt von mindestens 100 m Länge repräsentativen Ort zu erfolgen. An diesen Vorgaben müssen sich auch die von Behördenseite ergriffenen Schutzmaßnahmen orientieren. Maßnahmen, die nur die Luftverhältnisse in Innenräumen verbessern sollen, reichen deshalb nicht aus. Derartige Passivmaßnahmen würden die zuständigen Behörden nicht von der Pflicht zur Verbesserung der Außenluftverhältnisse entbinden.

Im Übrigen setzt der Einbau von Zwangslüftungen das Einverständnis der Haus- bzw. Wohnungseigentümer voraus und würde erhebliche Kosten verursachen.

- **Vorschlag der Stadt Schramberg, in Bereichen mit hohen Schadstoffkonzentrationen mittels photokatalytischen Oberflächen (z.B. Titandioxid auf Lärmschutzwänden, in Pflastersteinen oder Fassadenfarbe) die Stickstoffdioxidbelastung zu senken.**

Verschiedene Laborversuche, Modellrechnungen und Feldversuche haben bestätigt, dass auf Oberflächen, die mit nanoskaligem Titandioxid beschichtet wurden, unter Einwirkung von Sonnenlicht Stickoxide (und organische Verbindungen) umgewandelt bzw. abgebaut werden. Entsprechende Beschichtungen werden auf Fassaden, Dachziegeln, Betonpflastersteinen oder auf Lärmschutzwänden aufgebracht. Entscheidend ist dabei das Verhältnis von Luftvolumen in der Straßenschlucht zur Fläche der photokatalytischen Beschichtung, wobei die Stärke der Sonneneinstrahlung und die Verweilzeit der Schadgase an der Oberfläche (Windverhältnisse, Verwirbelungen) die Abbaurate ebenfalls beeinflussen.

In Erfurt und Fulda wurden im Zuge von Straßenbaumaßnahmen mit Titandioxid beschichtete Betonpflastersteine verlegt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen lässt derzeit die Wirkung von entsprechend beschichteten Lärmschutzwänden an der Autobahn A 1 untersuchen. Außerdem läuft ein Forschungsprojekt der EU in Brüssel (Straßentunnel) und Leipzig (photokatalytische Fassadenfarbe). Bei all diesen Projekten geht es darum, die Wirkung von photokatalytischen Beschichtungen auf die Luftqualität **unter realen Bedingungen** zu testen.

In Schramberg dürfte die Aufstellung einer Lärmschutzwand mit photokatalytischer Beschichtung in Bereichen mit hoher Stickoxidbelastung aus Platzmangel kaum in Frage kommen. Das Verlegen von Betonpflastersteinen oder eine entsprechende Beschichtung von Fassaden wäre mit hohen Kosten verbunden und würde im letzteren Fall auch das Einverständnis bzw. die Mitwirkung der Hausbesitzer voraussetzen.