

Kleine Anfrage

der Abg. Gabi Rolland SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Entwicklung der Lärm- und Luftwerte an der Bundesstraße (B) 31 zwischen Schützenallee und Kronenbrücke im Stadtgebiet Freiburg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich der Schwerlastverkehr (tagsüber und nachts) im Bereich der B 31 zwischen Schützenallee und Kronenbrücke seit 2002 (Eröffnung des Tunnels) entwickelt?
2. Wie haben sich die Lärm- und Luftreinhaltewerte im gleichen Zeitraum seit 2002 entwickelt?
3. Wie schätzt die Landesregierung die weitere Entwicklung des Schwerlastverkehrs auf der B 31 im Stadtgebiet von Freiburg ein?
4. Von welchen Prognosen geht die Landesregierung für die Lärm- und Luftreinhaltewerte in den kommenden zehn Jahren entlang der B 31 im Stadtgebiet von Freiburg aus?
5. Welche Maßnahmen hält die Landesregierung vor diesem Hintergrund zur Verbesserung der Lärm- und Luftreinhaltung für erforderlich?
6. Hält die Landesregierung eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ganztags für zielführend und wenn ja, wie kann dies umgesetzt werden?
7. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um den Bau des Stadttunnels voranzutreiben?

05. 03. 2018

Rolland SPD

Eingegangen: 05. 03. 2018 / Ausgegeben: 18. 04. 2018

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Seit Fertigstellung des Schützenallee隧NELS im Stadtgebiet von Freiburg scheint der Schwerlastverkehr von Ost nach West und umgekehrt zugenommen zu haben. Damit einhergehend könnte auch die Lärm- und Luftbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner der Dreisamuferstraßen stärker geworden sein. Im Jahre 2010 wurde ein Tempolimit auf 30 km/h nachts eingeführt, das hinsichtlich des Schwerverkehrs offensichtlich Wirkung zeigt.

In Zusammenhang mit aktuell diskutierten Fahrverboten für Dieselfahrzeuge und dem grundsätzlichen Gesundheitsschutz der Bevölkerung sind weitere Maßnahmen zu Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität von besonderer Bedeutung.

Antwort

Mit Schreiben vom 28. März 2018 Nr. 2-39.-B31FR-BUCH/188* beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich der Schwerlastverkehr (tagsüber und nachts) im Bereich der B 31 zwischen Schützenallee und Kronenbrücke seit 2002 (Eröffnung des Tunnels) entwickelt?

Im Bereich der B 31 zwischen Kronenbrücke und Schützenallee ist für die kontinuierliche Erfassung des Verkehrsaufkommens keine Dauerzählstelle der Landesstelle für Straßentechnik vorhanden. Die nächstgelegene Dauerzählstelle befindet sich im Bereich der Galerie zwischen Schützenallee-tunnel und Kappler Tunnel (Zählstelle-Nr. 8013 1100). Diese Zählstelle ist seit 2004 in Betrieb.

Auf Grundlage der Messwerte dieser Zählstelle ergibt sich für den Zeitraum von 2004 bis 2017 eine Zunahme des Schwerverkehrs in Höhe von 24,4 % (tagsüber) bzw. 31,7 % (nachts). Dies entspricht einer Erhöhung von rd. 2.500 Fz/d im Jahr 2004 auf ca 3.120 Fz/d 2017.

2. Wie haben sich die Lärm- und Luftreinhaltewerte im gleichen Zeitraum seit 2002 entwickelt?

Im Gegensatz zur Luftschadstoffbelastung werden die Lärmimmissionen nicht anhand von Messungen, sondern anhand von Berechnungen beurteilt. Solche Berechnungen wurden im Auftrag der zuständigen Stadt Freiburg im Zuge der Lärmkartierungen gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie in den Jahren 2008 und 2012 durchgeführt. Ergebnis der Lärmkartierungen sind statistische Auswertungen zur Lärmbetroffenheit und sogenannte strategische Lärmkarten, in denen die Lärmimmissionen grafisch als Isophonenbänder dargestellt werden. Ein quantitativer Vergleich der Kartierungsergebnisse der Jahre 2008 und 2012 ist nicht möglich, da das im Rahmen der Kartierung untersuchte Straßennetz von 70 km (2008) auf etwa 185 km (2012) deutlich erhöht wurde.

Aufgrund der Zunahme der Gesamtverkehrsmenge sowie insbesondere des Schwerverkehrs im Zuge der B 31 ist grundsätzlich in den Tagstunden von einer gewissen Zunahme der Schallimmissionen auf diesem Streckenzug auszugehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Schallimmissionen nicht linear mit der Verkehrsmenge, sondern logarithmisch ansteigen.

Gleichzeitig ist zu erwarten, dass sich die seit 2010 geltende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in den Nachtstunden spürbar lärmindernd auswirkt. Um die durchgeführten Berechnungen zu plausibilisieren, hat die Stadt Freiburg Messungen durchgeführt. Diese Messungen der Stadt Freiburg haben bestätigt, dass die gemessenen Einzelschallpegel vorbeifahrender Fahrzeuge nach 22 Uhr (d. h. bei Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) um 3,1 dB(A) bei Pkw und um 2,5 dB(A)

bei Lkw niedriger lagen als die Pegel vor 22 Uhr (Höchstgeschwindigkeit 50 km/h). Der gemessene und auf gleiche Fahrzeugmengen umgerechnete Dauerschallpegel war bei Tempo 30 um 3,1 dB(A) niedriger als bei Tempo 50. Diese Lärmreduzierung entspricht ungefähr einer Halbierung der Verkehrsmenge bei ansonsten unveränderten Bedingungen ohne Tempo 30.

Die Stickstoffdioxidbelastung in Freiburg wird seit 2004 verkehrsnah durch die Landesanstalt für Umwelt (LUBW) an der Schwarzwaldstraße sowie in der Zähringerstraße gemessen. Der Grenzwert für Stickstoffdioxid (nach der 39. Bundesimmissionschutzverordnung [BImSchV]) liegt bei einem Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der in Freiburg an der Verkehrsmessstation Schwarzwaldstraße bisher nicht eingehalten wird. In den vergangenen Jahren ist die Stickstoffdioxidbelastung an dieser Messstation jedoch von $86 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (2004) auf $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (2017) gesunken. An der Messstation Freiburg Zähringerstraße wird der Grenzwert seit 2017 eingehalten, die dortigen Messungen wurden daher mit Beginn des Jahres 2018 eingestellt. Die Anzahl der Überschreitungen des Stundenmittelwertes für Stickstoffdioxid von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird an beiden Stationen eingehalten. Zulässig sind 18 Überschreitungen.

Bei Feinstaub PM_{10} wird der zulässige Jahresmittelwert in Höhe von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an beiden Messstellen seit Beginn der Messungen eingehalten. Die Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes für Feinstaub PM_{10} von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde an der Messstelle Schwarzwaldstraße seit Beginn der Messungen eingehalten. An der Messstelle Zähringerstraße wurde dieser Wert zuletzt im Jahr 2006 überschritten. Zulässig sind 35 Überschreitungen.

Details können den Veröffentlichungen der LUBW „Luftreinhaltepläne für Baden-Württemberg – Grundlagenband“ entnommen werden.

3. Wie schätzt die Landesregierung die weitere Entwicklung des Schwerlastverkehrs auf der B 31 im Stadtgebiet von Freiburg ein?

Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes geht von einer Steigerung des Transportaufkommens auf der Straße von rund 17% für den Zeitraum von 2010 bis 2030 aus. Dementsprechend ist auch für den Schwerlastverkehr auf der B 31 von einer weiteren Zunahme auszugehen.

Die Entwicklung des Schwerverkehrs auf der B 31 seit 2004 hat jedoch auch gezeigt, dass dieser stark von der Konjunktur abhängig ist. So konnten in den Jahren 2008/2009 infolge der Finanzkrise und in den Jahren 2012 bis 2014 infolge der Euro-Krise deutliche Rückgänge im Schwerverkehrsaufkommen beobachtet werden.

4. Von welchen Prognosen geht die Landesregierung für die Lärm- und Luftreinhaltewerte in den kommenden zehn Jahren entlang der B 31 im Stadtgebiet von Freiburg aus?

Es sind keine Prognosen zur Entwicklung der Lärmimmissionsbelastung entlang der Bundesstraße B 31 im Stadtgebiet von Freiburg bekannt. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sich die im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Freiburg ergriffenen Maßnahmen positiv auf eine Minderung der Belastung mit Umgebungslärm auswirken werden.

Das zuständige Regierungspräsidium Freiburg konnte in den vergangenen Jahren im Rahmen der Luftreinhalteplanung die Belastung mit Luftschadstoffen deutlich reduzieren. Ursächlich hierfür sind die ergriffenen Maßnahmen, u. a. die Umweltzone, Maßnahmen der intelligenten Verkehrsführung zur Verkehrsverstärkung und die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, wie ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr. Derzeit befindet sich der Luftreinhalteplan in der 3. Fortschreibung. Wie schnell die NO_2 -Grenzwerte eingehalten werden und welche Maßnahmen hierzu notwendig sind, wird derzeit in umfangreichen Gutachten untersucht.

5. Welche Maßnahmen hält die Landesregierung vor diesem Hintergrund zur Verbesserung der Lärm- und Luftreinhaltung für erforderlich?

Die Stadt Freiburg wird gemäß ihrem Lärmaktionsplan ergänzend zur bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in den Nachtstunden auch für die Tagesstunden (6 bis 22 Uhr) prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eine wahrnehmbare Lärminderung erwarten lässt und umsetzbar ist, ohne damit Verkehre in andere empfindliche Straßenzüge zu verlagern oder die lufthygienische Situation zu verschlechtern. Allerdings ist davon auszugehen, dass auch mit einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h die errechneten Schallimmissionen an den Gebäuden noch über den als Schwelle der Gesundheitsgefährdung angesehenen Werten von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts liegen wird.

Die Stadt Freiburg hält deshalb weitere Maßnahmen im Zuge der B 31 für sinnvoll, um beispielsweise den überörtlichen Schwerverkehr und die damit einhergehenden Belastungen der Anwohner/-innen zu reduzieren. Angedacht ist z. B. ein regionales Lkw-Durchfahrverbot zwischen der A 5 und der A 81, um Schwerverkehr zwischen dem Oberrhein und den süddeutschen Ballungszentren über das Netz der Bundesautobahnen abzuwickeln statt über eine angebaute Stadtstraße mitten durch ein dicht bewohntes Stadtgebiet. Hierbei darf jedoch nicht außer Betracht bleiben, dass die B 31/B 31a eine wichtige West-Ost-Fernstraßenverbindung darstellt, zu der es auf rund 100 km Länge zwischen der B 33 im Norden und der A 98/B 34 im Süden keine leistungsfähige Alternative gibt. Dementsprechend werden aus dem Freiburger Umland bislang stets erhebliche Bedenken gegen ein Lkw-Durchfahrverbot wegen dadurch erwarteter Verkehrsverlagerungen auf andere, weniger geeignete Straßen mit entsprechenden Mehrbelastungen in den Ortsdurchfahrten anderer Kommunen geltend gemacht.

Im Rahmen des aktuell laufenden Verfahrens zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg von 2012 wurden umfangreiche Gutachten mit unterschiedlichen Maßnahmen in Auftrag gegeben. Die zu untersuchenden Maßnahmen beinhalten verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Anordnungen, sowie Maßnahmen, welche die derzeitige Tunnelentlüftung des Schützenalleetunnels betreffen. Welche Maßnahmen in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden, um den Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid schnellstmöglich einzuhalten, steht aufgrund der laufenden Begutachtung noch nicht fest. Alle aktuell in Begutachtung befindlichen Maßnahmen sind unter folgendem Link einzusehen

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt5/Ref541/Luftreinhaltung/Documents/rpf-ref54.1-Sitzung2-Begleitgruppe.pdf>

6. Hält die Landesregierung eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ganztags für zielführend und wenn ja, wie kann dies umgesetzt werden?

Im Zuge des Verfahrens zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg hat das Regierungspräsidium Freiburg u. a. ein Wirkungsgutachten zur Untersuchung von verkehrslenkenden sowie verkehrsbeschränkenden Maßnahmen beauftragt. In diese Untersuchung ist auch ein T30-Fall für das Stadtgebiet von Freiburg inklusive der B 31 in der Ortsdurchfahrt Freiburg einbezogen, der auch Prognosedaten für die Wirkung dieser Maßnahme liefern wird. Von dem im August 2017 vergebenen Gutachten ist somit auch Aufschluss darüber zu erwarten, ob eine Ausdehnung der bestehenden nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Tagzeit eine wirksame Maßnahme zur Luftreinhaltung sein kann. Ob die Untersuchungsergebnisse zu einer Neubewertung hinsichtlich einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 31 (T30-Fall) als Maßnahmenoption führen bleibt abzuwarten. In diesem Zusammenhang wird auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig vom 27. Februar 2018 zum Luftreinhalteplan Stuttgart zu berücksichtigen sein. Die erforderliche Urteilsbegründung steht derzeit noch aus.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um den Bau des Stadttunnels voranzutreiben?

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 hat der Bund die Gesamtmaßnahme „A 860, Stadttunnel Freiburg“ in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Der Stadttunnel Freiburg genießt auch bei der Landesregierung eine hohe Priorität. Aufgrund der Bedeutung des Tunnels u. a. für die Stadt Freiburg wurde im Januar 2018 mit der Erstellung des Vorentwurfs nach RE, entsprechend der Leistungsphase 3 HOAI, begonnen. Nach den gesetzlichen Vorgaben zum Planungsablauf hat die Landesregierung keine Möglichkeiten, das Verfahren zu beschleunigen oder gar zu verkürzen.

Aufgrund der Komplexität der innerstädtischen Maßnahme und der Vielzahl von Betroffenen werden u. a. im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren bereits im Rahmen der jetzt begonnenen Vorentwurfsplanung Leistungen erbracht, die üblicherweise erst zu einem späteren Zeitpunkt erstellt werden. Weiterhin wurde mit der Stadt Freiburg ein gemeinsames Konzept zur frühen Beteiligung der Öffentlichkeit entwickelt. Dieses Konzept wird im Mai 2018 im Rahmen einer Informationsveranstaltung öffentlich vorgestellt. Das Ziel des Beteiligungskonzepts ist die transparente und nachvollziehbare Darstellung des Planungsprozesses und im Ergebnis eine hohe Akzeptanz für die Planung.

Hermann
Minister für Verkehr