

Verkehrsministerium: Schramberger Umweltzone bleibt – vorerst

Martin Himmelheber (him)

26. August 2020

Balingen wird im Herbst seine Umweltzone wieder los, weil die Stickoxidkonzentration inzwischen weit unter dem Grenzwert gesunken ist. Da eine ähnliche Entwicklung auch für Schramberg an den Daten der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) ergeben hat, wandte sich Fachbereichsleiter Matthias Rehfuß an das Regierungspräsidium Freiburg (RP) und wollte wissen, was die Stadt zu unternehmen hätte, um ebenfalls die ungeliebte Umweltzone wieder los zu werden (wir haben berichtet).

Die NRWZ hat im federführenden Landesverkehrsministerium nachgefragt, wie man dort die Lage sieht.

Vielschichtiger Vorgang

Edgar Neumann, der Leiter der Pressestelle und Öffentlichkeitsarbeit, hat inzwischen geantwortet. Er erläutert, die Umweltzone sei „nur eine von vielen Maßnahmen eines Luftreinhalteplans“. Sie beinhalte nur ein Verkehrsverbot für Fahrzeuge, die keine grüne Plakette erhalten, was meist auf ältere Dieselfahrzeuge zutrefte. „Die Aufhebung einer Umweltzone muss durch eine Fortschreibung des betreffenden Luftreinhalteplans erfolgen“, so Neumann.

Die Aufhebung von Umweltzonen sei ähnlich wie deren Einführung ein vielschichtiger Vorgang. „Eine Umweltzone kann nur dann aufgehoben werden, wenn sichergestellt ist, dass danach nicht wieder mit Überschreitungen zu rechnen ist.“ In Balingen hatte sich die Stadt dies durch ein Gutachten der LUBW bestätigen lassen. Das Regierungspräsidium Tübingen hatte daraufhin eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans ohne Umweltzone akzeptiert.

Bisher kein Plan

Anders sieht es laut Verkehrsministerium in unserer Region aus: „Im Regierungsbezirk Freiburg gibt es keine konkreten Planungen, eine bestehende Umweltzone aufzuheben“, berichtet Neumann. „Das Verkehrsministerium und das zuständige RP Freiburg kennen die Immissionssituation in Schramberg und stehen im Gespräch.“

Als Anfang der 2010er Jahre der Luftreinhalteplan für Schramberg aufgestellt wurde, sei in mehreren Gutachten die Wirkung möglicher Maßnahmen quantifiziert worden. Dabei waren als wirksamste Maßnahmen die Einführung einer Umweltzone und ein Tempolimit auf der Oberndorfer Straße zwischen H.A.U. und Paradiesplatz heraus gekommen.

Das Regierungspräsidium Freiburg habe als zuständige Immissionschutzbehörde auch nach Erlass des Luftreinhalteplans Schramberg, die Immissionsituation mit Blick auf die Wirkung der festgelegten Maßnahmen laufend ausgewertet, betont Neumann. In einem Evaluierungsbericht aus dem Jahr 2018 (<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt5/Ref541/Luftreinhaltung/Documents/rpf-ref54.1-lrp-schramberg-03-2018.pdf>) seien die Ergebnisse der Evaluierung des Luftreinhalteplans detailliert zusammengefasst worden.

Stickstoffdioxidwert sinkt seit Jahren

Schon damals war der Stickoxidwert unter den Grenzwert von 40 µg pro Kubikmeter Luft gesunken. „Damit fügt sich die Verkehrsmessstation Schramberg in den vom UBA für 2017 in ganz Deutschland registrierten Trend der leicht zurückgehenden NO₂-Belastungen ein“, heißt es in dem Bericht.

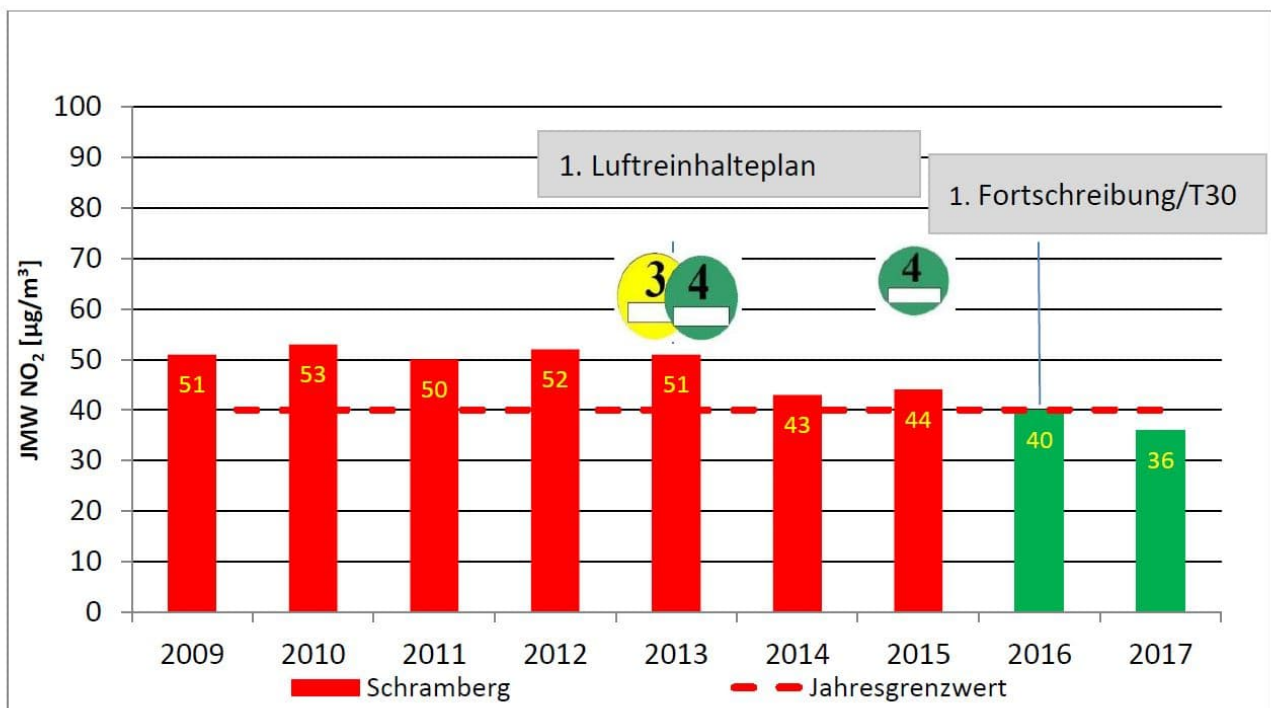


Abbildung 2: NO₂-Immissionen – Jahresmittelwerte (JMW) an der Verkehrsmessstation Schramberg Oberndorfer Straße (Datenquelle: LUBW)

Evaluation 2018. Inzwischen sind die Werte bis auf 28µg/m³ gesunken.

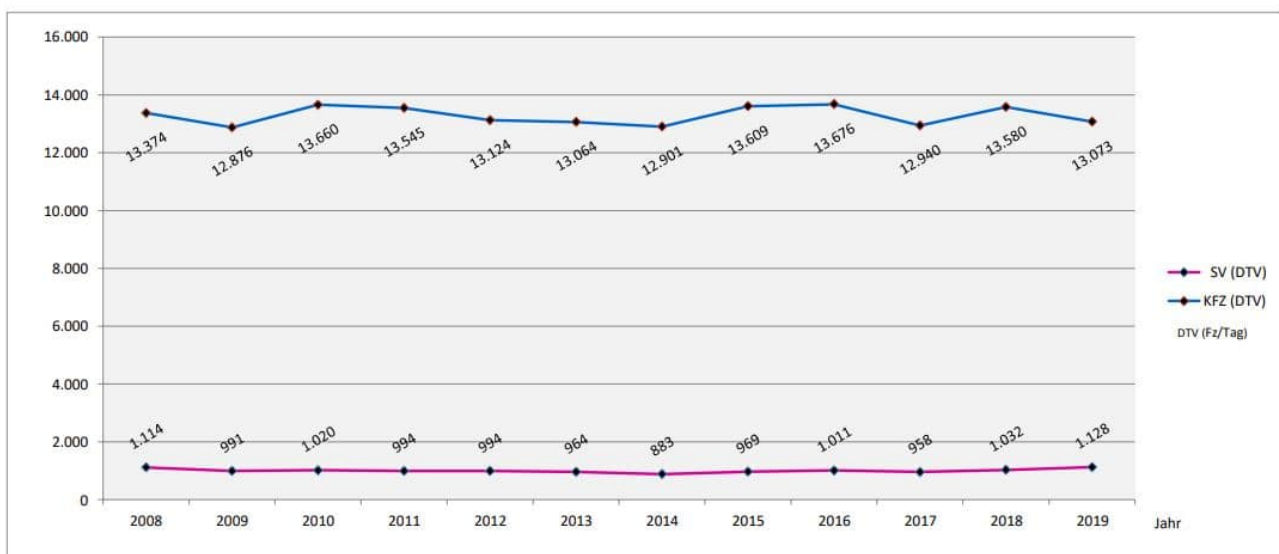
Auch an den anderen Stationen im Land habe man einen ähnlich deutlichen Rückgang bei den Stickoxiden festgestellt. Neben der Umweltzone und der Einführung von Tempo 30 habe es weitere Einflussfaktoren gegeben, die zur Stickstoffdioxid Senkung geführt hätten: „Unter anderem Effekt der stetigen Flottenerneuerung und meteorologische Effekte“. Auch sei die Verkehrsstärke von 2016 auf 2017 leicht zurückgegangen.

Verkehr bleibt langfristig gleich

Dieser Trend ist auf der Oberndorfer Straße im Übrigen seit dem Jahr 2007 – dem Beginn der Verkehrszählungen bis heute zu beobachten und von der NRWZ immer wieder gezeigt worden.

Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle B462 Schramberg

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
KFZ (DTV)	13.374	12.876	13.660	13.545	13.124	13.064	12.901	13.609	13.676	12.940	13.580	13.073
SV (DTV)	1.114	991	1.020	994	994	964	883	969	1.011	958	1.032	1.128



Seit 2007 praktisch unverändert: Das Verkehrsaufkommen an der Oberndorfer Straße.

Der 2018 vom Regierungspräsidium festgestellte Trend des Stickstoffdioxidrückgangs hat sich auch in den Jahren 2018, 2019 und im ersten Halbjahr 2020 fortgesetzt. Der Jahresmittelwert sank von 34 über 31 auf aktuell 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Das Landesverkehrsministerium betont: „Aufgrund der komplexen Zusammenhänge lässt sich die beobachtete Gesamtwirkung der Maßnahmen eines Luftreinhalteplans, nicht auf einfache Weise auf Teilbeiträge der Einzelmaßnahmen aufteilen. Unter anderem spielen hier auch zeitlich wechselnde meteorologische Einflüsse eine große Rolle.“

Zu Deutsch: Ob nun das Tempolimit, die Umweltzone, das Wetter oder die allgemeine Flottenerneuerung die Ursache waren, sei schwer zu sagen. Festzuhalten bleibt aber, dass seit 2012 der Stickstoffdioxidwert Jahr für Jahr gesunken ist und sich seit damals nahezu halbiert hat.

Tempo 30 positiv für Lärm und Luft

Das Tempolimit auf der Oberndorfer Straße zwischen Paradiesplatz und H.A.U. hatte eine deutliche Auswirkung auf die Verkehrsgeschwindigkeit auf dieser Strecke: Sie sank von durchschnittlich 40 Stundenkilometern im Jahr 2016 auf 33 km/h im folgenden Jahr. Der befürchtete Ausweichverkehr machte bei lediglich 17 Sekunden Zeitverlust wenig Sinn und sei „bisher auch nicht dokumentiert“ worden, so die RP-Gutachter.

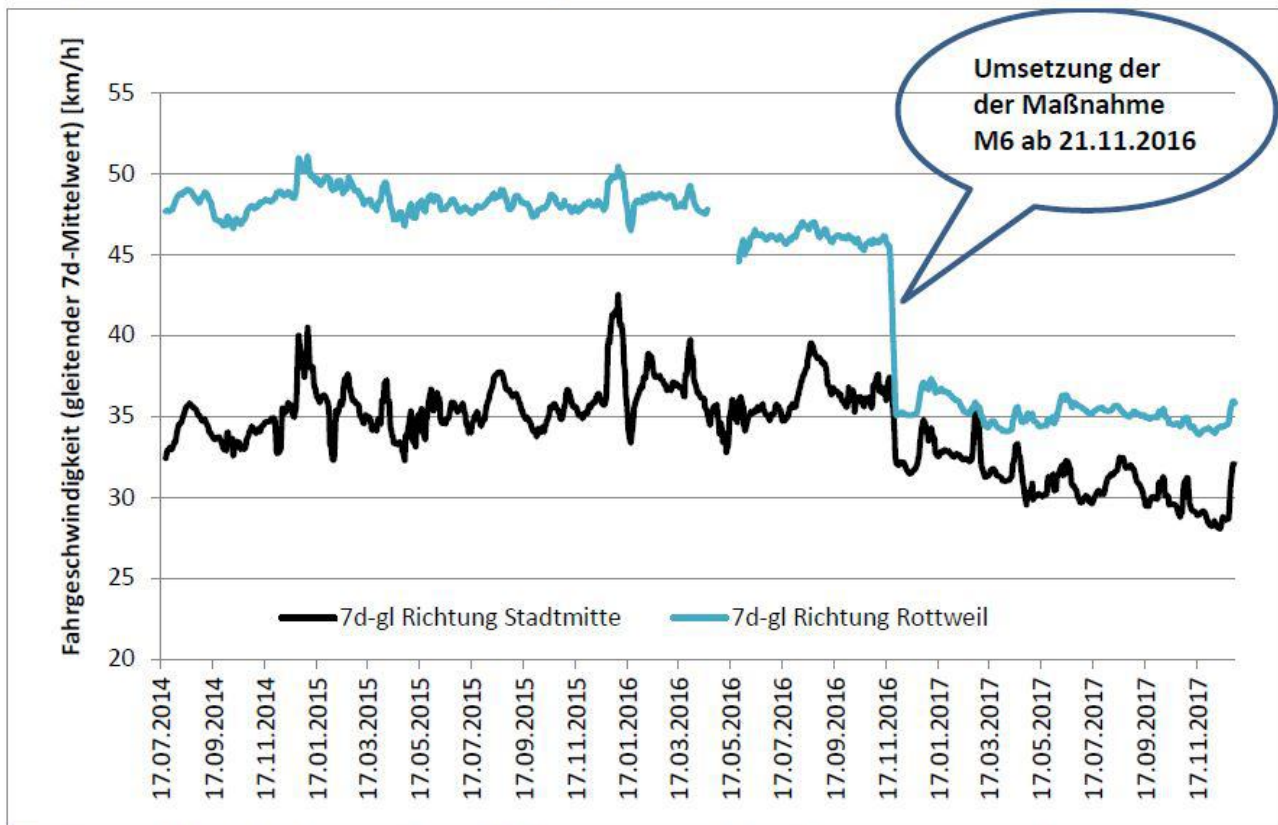


Abbildung 4: Verlauf der Fahrgeschwindigkeit als gleitender 7-Tage-Mittelwert an der Verkehrsmessstation Schramberg Oberndorfer Straße (Datenquelle: LUBW)

Die Geschwindigkeits-Reduzierung habe „keine negativen Auswirkungen auf die betroffene Umgebung“ gehabt, heißt es in der Auswertung aus dem Jahr 2018. „Vielmehr hat sich gezeigt, dass sich positive Aspekte für Luftreinhaltung und Lärmschutz ergeben.“