

## **Antrag**

**der Abg. Reinhold Pix u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr**

### **Ortsdurchfahrt Freiburg und Falkensteig der B 31**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sich das Verkehrsaufkommen, insbesondere der Schwerverkehrsanteil und die Emissionsbelastung (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Feinstaub, Lärm) auf der Ortsdurchfahrt Freiburg der B 31 zwischen Höllentalbahnbrücke und der heutigen westlichen Einfahrt in den Schützenalleetunnel seit 2000 entwickelt hat;
2. ob ihr Informationen vorliegen, welchen Anteil am gesamten Schwerverkehrsaufkommen in diesem Bereich Fahrten haben, die zum Zweck der Autobahn-mautersparnis Langstrecken wie z.B. Freiburg–Lindau oder Freiburg–Ulm zurücklegen und wenn nicht, welche Möglichkeiten bestehen, diesen Anteil zu erfassen;
3. wie hoch die Mautausfälle aus diesem Mautausweichverkehr sind;
4. welche Reduzierung der Emissionsbelastung (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Feinstaub, Lärm) im genannten Abschnitt der Freiburger Ortsdurchfahrt erzielbar wäre, wenn dieser Mautausweichverkehr zurück auf die Autobahn gebracht würde;
5. wie sie die Auswirkungen einer Einführung einer Maut auf der B 31 nach § 31 (4) Autobahnmautgesetz, insbesondere auf mögliche Ausweichstrecken wie das Glottertal, bewertet;
6. wie sie die Belastungen möglicher Ausweichstrecken wie das Glottertal bewertet, wenn aufgrund der Emissionsbelastung (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Feinstaub, Lärm) eine Einschränkung des Verkehrs auf der B 31 in der Ortsdurchfahrt Freiburg erforderlich wäre;

7. wie sie die Belastung der Anwohner, insbesondere in der Ortsdurchfahrt Freiburg, und die Auswirkungen auf den Tourismus im Südschwarzwald durch den Schwerlastverkehr auf der B 31 bewertet;
8. ob sie noch daran festhält, dass ein Bau des B 31-Stadttunnels Freiburg nur dann erfolgen soll, wenn auch der Bau des Falkensteigtunnels gesichert ist;
9. wann sie damit rechnet, dass der vierspurige Freiburger Stadttunnel und der Falkensteigtunnel in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen werden und von welchem nachfolgenden Zeitplan (Vorplanungen, Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschluss, Baubeginn und Fertigstellung) sie für die Zeit danach ausgeht;
10. warum die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der B 31-Ortsdurchfahrt Freiburg auf die Nachtstunden beschränkt ist, obwohl bei ganztägiger Geltung auch während der Tagesstunden eine Verringerung des Schadstoffausstoßes und des Verkehrslärms erzielt werden könnte.

15.07.2010

Pix, Mielich, Sitzmann,  
Sckerl, Wölflle GRÜNE

#### Begründung

Die B 31 wird immer stärker vom Schwerlastverkehr und Individualverkehr als überregionale Transitstrecke benutzt, was in Freiburg und der Region zu zunehmenden innerstädtischen gravierenden Lärm- und Abgasemissionsproblemen führt.

Zur Lösung der Problematik sind die Wirksamkeit kurzfristiger Maßnahmen (Nachtfahrverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Maut) umfassend zu überprüfen und die geeigneten Maßnahmen umzusetzen, wobei die Problematik eines Ausweichverkehrs auf ungeeignete Landes- und Kreisstraßen zu vermeiden ist.

Da Kreis und Stadt sich zudem zur Vorfinanzierung der Tunnelplanungen entschieden haben, ist zur Rechts- und Planungssicherheit wichtig, Kriterien zu schaffen, aus denen hervorgeht, wann die Planungen durch Baumaßnahmen umgesetzt werden können. Die Landesregierung soll sich auf Bundesebene für entsprechende Kriterien und klare Leitlinien einsetzen, wobei die jetzt presseöffentlich verbreiteten Kosten-Nutzen-Rechnungen der Bundesregierung für Straßenbauprojekte weder nachvollziehbar, noch sachgemäß erscheinen.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. August 2010 Nr. 62-39++B31FR-BUCH/184/1 nimmt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. wie sich das Verkehrsaufkommen, insbesondere der Schwerverkehrsanteil und die Emissionsbelastung (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Feinstaub, Lärm) auf der Ortsdurchfahrt Freiburg der B 31 zwischen Höllentalbahnbrücke und der heutigen westlichen Einfahrt in den Schützenalleetunnel seit 2000 entwickelt hat;*

Die an der Dauerzählstelle Freiburg-Osttunnel ermittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) betrug im Jahr 2000 rund 15.500 Fahrzeuge. Im Jahr 2005 betrug die Verkehrsstärke rund 33.700 Fahrzeuge pro Tag. Die Verkehrszunahme zwischen dem Jahr 2000 und dem Jahr 2005 war durch die Tunnelöffnung im Jahr 2002 bedingt. Die aktuellen Verkehrszahlen (Juni 2010) weisen eine Verkehrsstärke von rund 33.000 Fahrzeugen pro Tag aus. Der Schwerverkehrsanteil betrug im Jahr 2000 rund 10 Prozent. In den Jahren 2005 und im Juni 2010 hatte der Schwerverkehr einen Anteil von circa 8 Prozent.

Auf Grundlage dieser Verkehrszahlen errechnet sich in den Jahren 2000/2005/Juni 2010 ein Lärmemissionspegel bei Tag von rund 66/68/68 dB(A). In der Nacht beträgt der Emissionspegel rund 58/61/61 dB(A). Angaben über die Emissionen von Stickstoffdioxid, Feinstaub PM10 sowie für Kohlendioxid können dem Emissionskataster Baden-Württemberg für das Jahr 2006 entnommen werden. Es weist für diesen Streckenabschnitt der Bundesstraße 31 Emissionen in Höhe von 10,4 Tonnen Stickstoffdioxid, 0,4 Tonnen Feinstaub PM10 und rund 3.000 Tonnen Kohlendioxid aus.

*2. ob ihr Informationen vorliegen, welchen Anteil am gesamten Schwerverkehrsaufkommen in diesem Bereich Fahrten haben, die zum Zweck der Autobahnmautersparnis Langstrecken wie z. B. Freiburg-Lindau oder Freiburg-Ulm zurücklegen und wenn nicht, welche Möglichkeiten bestehen, diesen Anteil zu erfassen;*

*3. wie hoch die Mautausfälle aus diesem Mautausweichverkehr sind;*

Die Bundesregierung geht in einer Modellrechnung davon aus, dass täglich zwischen 50 und 150 Lkw auf der Bundesstraße 31 im Abschnitt Freiburg-Titisee-Neustadt dem Mautausweichverkehr zuzurechnen sind (Bundestagsdrucksache 16/13739, Seite 22). Für diese bis zu 150 Lkw-Fahrten täglich ist daher mit entsprechenden Einnahmeausfällen bei der Lkw-Maut zu rechnen. Informationen über die exakte Höhe dieser Einnahmeausfälle liegen dem Land nicht vor.

*4. welche Reduzierung der Emissionsbelastung (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Feinstaub, Lärm) im genannten Abschnitt der Freiburger Ortsdurchfahrt erzielbar wäre, wenn dieser Mautausweichverkehr zurück auf die Autobahn gebracht würde;*

Bei einer verlagerungsbedingten Verkehrsabnahme in der zu Ziffer 2 genannten Größenordnung errechnet sich eine Minderung der Lärmemissionspegel um bis zu 0,3 dB(A) tags wie auch nachts.

Die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs würden sich auf diesem Abschnitt der Bundesstraße 31 bei Stickstoffdioxid bis zu 5 Prozent, bei Feinstaub PM10 bis zu 4 Prozent und bei Kohlendioxid bis zu 2 Prozent verringern.

5. *wie sie die Auswirkungen einer Einführung einer Maut auf der B 31 nach § 31 (4) Autobahnmautgesetz, insbesondere auf mögliche Ausweichstrecken wie das Glottertal, bewertet;*

Der Landesregierung liegen derzeit keine streckengenauen Abschätzungen zu möglichen Einnahmen und zur Eindämmung des Mautausweichverkehrs im Zuge der Einführung einer Maut auf Bundesstraßen vor, unter anderem weil noch keine abschließende Liste des Bundes über die zu bemautehenden Bundesstraßen vorliegt. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Ziffer I.6 des Antrags der Abgeordneten Hans-Martin Haller u. a. SPD „Lastwagen-Maut für Baden-Württemberg sichern“ (Landtagsdrucksache 14/6486) Bezug genommen.

6. *wie sie die Belastungen möglicher Ausweichstrecken wie das Glottertal bewertet, wenn aufgrund der Emissionsbelastung (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Feinstaub, Lärm) eine Einschränkung des Verkehrs auf der B 31 in der Ortsdurchfahrt Freiburg erforderlich würde;*

Zu den Belastungen möglicher Ausweichstrecken durch Luftschadstoffe und Lärm aufgrund von Verkehrsverlagerungen durch eine Einschränkung des Verkehrs auf der Bundesstraße 31 in der Ortsdurchfahrt Freiburg können aufgrund fehlender Daten zu Verlagerungen keine Angaben gemacht werden.

Die Bundesstraße 31 ist die transeuropäische Fernstraßenverbindung zwischen der Autobahn 5 im Westen und der Autobahn 81 im Osten. Da es zu dieser Ost-West-Verbindung im Regierungsbezirk Freiburg keine andere leistungsfähige Streckenführung gibt, wurde diese in den vergangenen Jahren zwischen der Stadt Freiburg und der Autobahnanschlussstelle Geisingen (A 81) teilweise dreistreifig ausgebaut.

Bei einer Beschränkung des Verkehrs auf der Bundesstraße 31 würden die Fahrzeugführer, welche die Strecke nicht mehr befahren dürften, sich im Nahbereich der Bundesstraße 31 eine Alternativstrecke suchen und damit die dortigen Ortsdurchfahrten belasten. Die vermutlich am stärksten genutzte Alternativstrecke dürfte über das Glottertal (L 112), St. Peter und St. Märgen (L 127/L 128) führen.

Diese Alternativstrecke ist wegen des Ausbauszustandes, insbesondere in den teilweise engen Ortsdurchfahrten der drei genannten Gemeinden, nicht geeignet zusätzlichen Verkehr, insbesondere Schwerlastverkehr, aufzunehmen.

Dies gilt auch für andere denkbare Ausweichstrecken, wie die Strecke über Simonswald (L 173) oder das Münstertal (L 123). Es müsste von einer erheblichen Belastung der Anwohner an diesen Alternativstrecken ausgegangen werden.

7. *wie sie die Belastung der Anwohner, insbesondere in der Ortsdurchfahrt Freiburg, und die Auswirkungen auf den Tourismus im Südschwarzwald durch den Schwerlastverkehr auf der B 31 bewertet;*

Bei einer durchschnittlich täglichen Verkehrsstärke von rund 33.000 Kfz und einem durchschnittlich täglichen Schwerlastverkehrsaufkommen von 2.556 Fahrzeugen im Juni 2010 in der Ortsdurchfahrt Freiburg (Dauerzählstelle Freiburg-Osttunnel) sind die dortigen Anwohner durch die vom Verkehr ausgehenden Emissionen im Vergleich zu anderen Bundesstraßenortsdurchfahrten im Regierungsbezirk Freiburg überdurchschnittlich belastet. Die Bundesstraße 31 im Bereich Falkensteig weist nach den Zählergebnissen der dortigen automatischen Dauerzählstelle für das Jahr 2009 18.224 Kfz und ein Schwerlastverkehrsaufkommen von 2.793 Fahrzeugen am Tag auf. Über die Auswirkungen des Schwerlastverkehrs auf der Bundesstraße 31 auf den Tourismus liegen keine Untersuchungen vor.

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern, wurde die Bundesstraße 31 zwischen Freiburg und der Anschlussstelle Geisingen an der Autobahn 81 teilweise dreistreifig ausgebaut und in diesen Bereichen ein Lkw-Überholverbot angeordnet. Von der Stadt Freiburg und der Gemeinde Falkensteig abgesehen führt die Bundesstraße 31 auf diesem Streckenzug durch keine weiteren Ortsdurchfahrten. Klagen von Urlaubern über Lärm oder anderen Emissionen wegen des Schwerlastverkehrs auf der Bundesstraße 31 sind nicht bekannt. Für an-

dere Strecken im Südschwarzwald liegen dem Regierungspräsidium Freiburg Beschwerden vor, aber nicht wegen des Schwerlastverkehrs, sondern infolge des Motorradverkehrs.

*8. ob sie noch daran festhält, dass ein Bau des B 31-Stadttunnels Freiburg nur dann erfolgen soll, wenn auch der Bau des Falkensteigtunnels gesichert ist;*

Eine Aussage der Landesregierung, dass der Bau des Stadttunnels Freiburg nur dann erfolgen soll, wenn auch der Bau des Falkensteigtunnels gesichert ist, gibt es nicht.

*9. wann sie damit rechnet, dass der vierspurige Freiburger Stadttunnel und der Falkensteigtunnel in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen werden und von welchem nachfolgenden Zeitplan (Vorplanungen, Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschluss, Baubeginn und Fertigstellung) sie für die Zeit danach ausgeht;*

Die planmäßige Fortschreibung des Bedarfsplans wird voraussichtlich im Jahr 2015 oder 2016 erfolgen. Die von den einzelnen Bundesländern gemeldeten Projekte werden dann vom Bund nach einer gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik priorisiert. Auf dieser Basis werden der Bundesverkehrswegeplan und der Bedarfsplan erstellt, die von der Bundesregierung und vom Bundestag zu billigen sind. Ob und in welcher Dringlichkeit der Bund diese Projekte bei der nächsten Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen berücksichtigt, ist dort zu entscheiden.

Über den im Anschluss an die erfolgte Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen möglichen weiteren Projektverlauf können derzeit keine Angaben gemacht werden.

*10. warum die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der B 31-Ortsdurchfahrt Freiburg auf die Nachtstunden beschränkt ist, obwohl bei ganztägiger Geltung auch während der Tagesstunden eine Verringerung des Schadstoffausstoßes und des Verkehrslärms erzielt werden könnte.*

Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wurde für die Nachtzeit von 22.00 bis 6.00 Uhr in der Ortsdurchfahrt Freiburg auf der Bundesstraße 31 für einen ca. 1,6 Kilometer langen Streckenabschnitt angeordnet. Nach den Berechnungen der Stadt Freiburg wurden an fast allen der 28 Berechnungspunkten auf diesem Streckenabschnitt die Lärmrichtwerte in der Nacht von 62 dB(A) der für die Beurteilung der Lärmsituation heranzuziehenden Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr des Bundes um 5 dB(A) überschritten. Nach diesen Richtlinien kommt auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) wegen der Verkehrsfunktion und Bedeutung dieser Straßen Geschwindigkeitsbeschränkungen grundsätzlich nicht in Betracht. Um dem nächtlichen Ruhebedürfnis der dortigen Bevölkerung Rechnung zu tragen, wurde von diesem Grundsatz abgewichen.

Am Tag ist das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 31 deutlich höher als nachts. Hinzu kommt, dass auf diesem Streckenabschnitt tagsüber Straßenbahnlinien verkehren, die gegenüber dem sonstigen Verkehr bevorrechtigt sind. Bei einer Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf den gesamten Tag bestehen erhebliche Zweifel, inwieweit die Leistungsfähigkeit dieser überregional wichtigen Bundesfernstraße noch gewährleistet ist. Tagsüber weisen die Beurteilungspegel eine deutlich niedrigere Überschreitung der Lärmrichtwerte auf. So liegen die Beurteilungspegel nur an einer Stelle um mehr als 5 dB(A) über dem Lärmrichtwert von 72 dB(A) am Tag. Es ist derzeit von der Stadt Freiburg nicht geplant, die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch auf die Tageszeit auszudehnen.

Gönner

Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr