



BÜRGERMEISTERAMT

Simonswald



20.12.2018

Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der am Dienstag, 08. Januar 2019, **18:00 Uhr**, im Bürgersaal des Rathauses Simonswald, Talstraße 12, stattfindenden öffentlichen Sitzung des Gemeinderates laden wir Sie herzlich ein.

Tagesordnung

1. Einwohnerfragemöglichkeit
2. Gemeindewald Simonswald
 - 2.1 Vollzug Wirtschaftsjahr 2017
 - 2.2 Planung Wirtschaftsjahr 2019
3. Beratung des Haushaltsentwurfes 2019; bitte den Entwurf des Haushaltsplanes zur Sitzung mitbringen. Ergänzt ist folgender Antrag:
 - 3.1 Antrag der Interessengemeinschaft „Kultur- Erholungslandschaft und Lebensqualität im Simonswäldertal“ auf Bereitstellung von 5.000 Euro im Haushalt 2019 wie in den Vorjahren sowie Verwendung der Mittel im Jahr 2019 in Höhe von 3.000 Euro für eine Bodenschutzkalkung im Grünlandbereich
4. Annahme von Spenden
5. Stellungnahme zum Luftreinhalteplan Freiburg
6. Bekanntgabe, Anfragen
7. Einwohnerfragemöglichkeit

Stephan Schonefeld
Bürgermeister



Gemeinde Simonswald

Datum: 19.12.2018

Sitzungsvorlage zu TOP 2.1

der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 08.01.2019, Nr. 01/2019

Amt:	Rechnungsamt
Bearbeiter/in:	Tobias Scherzinger
Aktenzeichen:	902.4 / 855

Betrifft: **Gemeindewald Simonswald – Vollzug Wirtschaftsjahr 2017**

Beschlussvorschlag: **Der Gemeinderat bestätigt den Vollzug des Wirtschaftsjahres 2017 im Gemeindewald mit einem Ergebnis von + 21.731 Euro. Nach Abzug von Abschreibungen und kalkulatorischen Kosten beträgt das Ergebnis + 19.092 Euro.**

Sachverhalt:

Siehe Anlage!

Anlage/-n

Vollzugsformular der Forstverwaltung für den Gemeindewald Simonswald für das Jahr 2017

KW 31

Forstwirtschaftl. Unternehmen - Verwaltungshaushalt Vollzug

UFB-Nr.	Untere Forstbehörde	Betrieb (Nr.) 28	Gemeindewald Simonswald		Jahr
316	Emmendingen	Revier (Nr.) 22	Obersimonswald		2017

Holzbodenfläche haH	Jährliches Soll EFm o.R.	Ausgeglichenes Soll EFm o.R.	Einschlag EFm o.R.
284	1.700		1.466

BuA	Bezeichnung	Einnahmen / Erlöse Kasse EUR	Verrechnung EUR	Ausgaben / Kosten Kasse EUR	Verrechnung EUR	Überschuss / Zuschuss EUR
A	Holzernte	93.133		31.744	12.837	48.552
B	Kulturen			15		-15
C	Waldschutz					
D	Bestandespflege					0
E	Erschließung			7.786		-7.786
F	Jagd	1.570		0		1.570
G	Regiemaschinen			240		-240
K	Erholungseinrichtungen			2.024		
L1	Betriebssteuern und Beiträge			2.165		-2.165
L2	Liegenschaften	562				562
L99	sonst. Gemeinkosten des Forstbetriebs					0
M	Betriebskosten			45		-45
N	Betreuungskosten Wirtschaftsverwaltung			14.176		-14.176
P1	Lohnkosten Waldarbeiter			12.837	-12.837	0
P2	Bauhof Umlage			2.502		-2.502
	außerordentliche Nutzungen					
	Kassenwirksame Beträge	95.266		73.534		21.731
	Verrechnungen		0		0	0
	Ergebnis	95.266		73.534		21.731
	Abschreibungen / Zuschuss- Auflösungen		1.629		4.268	-2.640
	kalkulatorische Verzinsung				0	0
	Ergebnis nach Abschreibungen, Verzinsung	96.894		77.803		19.092

Alle Beträge mit Umsatzsteuer

Aufgestellt:

Anerkannt:

Untere Forstbehörde

Gemeindewald Simonswald

Ort, Datum	Waldkirch 19.12.2018	Ort, Datum	
Unterschrift		Unterschrift	

KW 32
Forstwirtschaftl. Unternehmen - Vermögenshaushalt Vollzug

UFB-Nr.	Untere Forstbehörde	Betrieb (Nr.) 28	Gemeindewald Simonswald	Jahr
316	Emmendingen	Revier (Nr.) 22		

Holzbodenfläche haH	Jährliches Soll EFm o.R.	Ausgeglichenes Soll EFm o.R.	Einschlag EFm o.R.
284	1.700		1.466

BuA	Bezeichnung	Einnahmen / Erlöse		Ausgaben / Kosten		Überschuss / Zuschuss EUR
		Kasse	EUR	Kasse	EUR	
L	keine Planungen kein Vollzug					0
	Kassenwirksame Beträge	0		0		0
	Verrechnungen	0		0		0
	Ergebnis	0		0		0

Alle Beträge incl. Umsatzsteuer

Lohnkosten Waldarbeiter

Aufgestellt:

Anerkannt:

Untere Forstbehörde

Gemeindewald Simonswald

Ort, Datum	Waldkirch 19.12.2018	Ort, Datum	
Unterschrift		Unterschrift	



Gemeinde Simonswald

Datum: 19.12.2018

Sitzungsvorlage zu TOP 2.2

der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 08.01.2019, Nr. 01/2019

Amt:	Rechnungsamt
Bearbeiter/in:	Tobias Scherzinger
Aktenzeichen:	902.4 / 855

Betrifft: **Gemeindewald Simonswald – Planung Wirtschaftsjahr 2019**

Beschlussvorschlag: **Der Gemeinderat beschließt den vorliegenden Wirtschaftsplan 2019 für den Gemeindewald Simonswald mit einem geplanten Ergebnis inkl. Abschreibungen von 4.818 Euro und einem vorgesehenen Hiebsatz von 1.500 EFm.**

Sachverhalt:

Siehe Anlage!

Anlage/-n

Planungsformular der Forstverwaltung für den Gemeindewald Simonswald für das Jahr 2017

KW 32 Forstwirtschaftl. Unternehmen - Vermögenshaushalt Plan

UFB-Nr.	Untere Forstbehörde	Betrieb (Nr.) 28	Gemeindewald Simonswald	Jahr
316	Emmendingen	Revier (Nr.) 22		2019

Holzbodenfläche haH	Jährliches Soll EFm o.R.	Ausgeglichenes Soll EFm o.R.	Einschlag EFm o.R.
284	1.700	1.628	1.500

BuA		Einnahmen / Erlöse Kasse EUR		Ausgaben / Kosten Kasse EUR		Überschuss / Zuschuss EUR
	Maschinenweg am Dorerbühl 250 lfm Abt 7/2			3.000		-3.000
	Ersatzbeschaffung Motorsäge					0
						0
	außerordentliche Nutzungen					0
	Kassenwirksame Beträge	0		3.000		-3.000
	Verrechnungen		0		0	0
	Ergebnis	0		3.000		-3.000

Alle Beträge incl. Umsatzsteuer

Aufgestellt:

Anerkannt:

Untere Forstbehörde

Gemeindewald Simonswald

Ort, Datum	Waldkirch 19.12.2018	Ort, Datum	
Unterschrift		Unterschrift	

KW 31 Forstwirtschaftl. Unternehmen - Verwaltungshaushalt Plan

UFB-Nr.	Untere Forstbehörde	Betrieb (Nr.) 28	Gemeindewald Simonswald	Jahr
316	Emmendingen	Revier (Nr.) 22		2019

Holzbodenfläche haH	Jährliches Soll EFm o.R.	Ausgeglichenes Soll EFm o.R.	Einschlag EFm o.R.
283	1.700	1.628	1.500

BuA	Bezeichnung	Einnahmen / Erlöse		Ausgaben / Kosten		Überschuss / Zuschuss
		Kasse EUR	Verrechnung EUR	Kasse EUR	Verrechnung EUR	
A	Holzernte	82.500		32.800	8.400	41.300
B	Kulturen			300	300	-600
C	Waldschutz			1.000	300	-1.300
D	Bestandespflege /Kaikung			400	900	-1.300
E	Erschließung			6.820	900	-7.720
F	Jagd	1.468				1.468
G	Maschinen, Fahrzeuge			400	500	-900
L1	Betriebssteuern und Beiträge			7.320		-7.320
L2	Hütten, Versicherung	562		250		312
L 99	sonst. Gemeinkosten des Forstbetriebs			800		-800
M	Betriebskosten			50		-50
N	Betreuungskosten Wirtschaftsverwaltung			14.750		-14.750
P1	Lohnkosten Waldarbeiter			11.300	-11.300	0
P2	Bauhof Umlage			400		
	Kassenwirksame Beträge	84.530		76.590		7.940
	Verrechnungen		0		0	0
	Ergebnis	84.530		76.590		7.940
	innere Verrechnung Zuschüsse Auflösungen		1.628			1.628
	Abschreibungen				4.750	-4.750
	Verzinsung Anlagekapital					
	Ergebnis nach Abschreibungen	86.158		81.340		4.818

Alle Beträge incl. Umsatzsteuer

Aufgestellt:

Anerkannt:

Untere Forstbehörde

Gemeindewald Simonswald

Ort, Datum	Waldkirch 19.12.2018	Ort, Datum	
Unterschrift		Unterschrift	



Gemeinde Simonswald

Datum: 17.12.2018

Sitzungsvorlage zu TOP 3.1

der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 08.01.2019, Nr. 01/2019

Amt:	Rechnungsamt
Bearbeiter/in:	Tobias Scherzinger
Aktenzeichen:	902.4

Betrifft: **Haushaltsplanung 2019**
Antrag der Interessengemeinschaft „Kultur-Erholungslandschaft und Lebensqualität im Simonswäldertal“ auf Bereitstellung von 5.000 Euro im Haushalt 2019 wie in den Vorjahren sowie Verwendung der Mittel im Jahr 2019 in Höhe von ca. 3.000 Euro für eine Bodenschutzkalkung im Grünlandbereich.

Beschlussvorschlag: **Der beantragte Betrag zur Unterstützung der Landschaftsoffenhaltung in Höhe von 5.000 Euro wird in den Haushalt 2019 eingestellt. Der Verwendung eines Teilbetrags der Mittel bis zu 3.000 Euro für die Bezuschussung von Bodenschutzkalkungen im Grünlandbereich wird zugestimmt.**

Sachverhalt:

Siehe Anlage!

Hinweis: Im vorliegenden Haushaltsentwurf sind auf Produkt 55.51.00 / Konto 43180000 bereits Mittel in Höhe von 5.000 Euro eingestellt.

Anlage/-n

Haushaltsantrag der Interessengemeinschaft Kultur-Erholungslandschaft und Lebensqualität im Simonswäldertal



Interessengemeinschaft „Kultur-Erholungslandschaft und Lebensqualität
im Simonswäldertal

Bürgermeisteramt Simonswald EINGANG 26. NOV. 2018 Rechnungsamt <i>82</i>

Protokoll zur Versammlung der Interessengemeinschaft "Kultur-Erholungslandschaft und Lebensqualität im-Simonswäldertal am 15.11.2018 im Gasthaus "Grüner Baum"

Anwesende:

Clemens Weis, Kasperhof (Vorsitzender)
Franz-Paul Stratz, Schurtenhof
Sven Reitingen, Sailerhof
Thorsten Hug (Pächter Ackerbauernhof)
Bernhard Burger, Bruckmühle

TOP 1:

Clemens Weis begrüßt die Anwesenden zur Versammlung im "Grünen Baum"

TOP 2:

Die Böden der Wiesen und Mähweiden sind durch Umwelteinflüsse sauer geworden. Vorgeschlagen wird eine Kalkung (wie im Wald bereits durchgeführt wurde) um die Qualität der Böden zu verbessern. Eine Kalkung sollte etwa alle 10 Jahre stattfinden.
Der Vorsitzende möchte bei der Gemeinde Simonswald nachfragen, ob auch hier eine Förderung auch möglich ist. Angedacht aus dem jährlichen Budget in Höhe von 5.000,00 EUR werden ca. 3.000,00 EUR als Zuschuss für die Kalkung.
Kosten für Kalkbeschaffung: 100 KG ca. 47,00 EUR. Bei Zusage durch die Gemeinde wird eine Sammelbestellung durchgeführt.

TOP 3:

Verwendung der Fördermittel

Wie in den vergangenen Jahren sollen Weidezaunpfähle bezuschusst werden. Ebenso hochstämmige Obstbäume. Bis 20 Bäume sollen jährlich mit 50% der Anschaffungskosten gefördert werden. weiterhin Weidezaunzubehör, wie Netze, Isolatoren usw. sowie Zubehör für Freischneider (bis 75,00 EUR/Betrieb).
Die Förderung eines Messersatzes für eine Mähmaschine sollte ca. 50% sein.
Bei Vorlage der Einkaufsbelege wird die Förderung durch die Gemeinde vollzogen.

gez.. Bernhard Burger

*Schreiben gilt gleichzeitig als Antrag zur Einplanung der
Zuschussmittel in Höhe von 5.000 € im Haushaltsplan 2019!*

Bernhard Burger



Gemeinde Simonswald

Datum: 17.12.2018

Sitzungsvorlage zu TOP 4

der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 08.01.2019, Nr. 01/2019

Amt:	Rechnungsamt
Bearbeiter/in:	Tobias Scherzinger
Aktenzeichen:	960.41

Betrifft: **Annahme von Spenden
(Siehe Tabelle im Sachverhalt)**

Beschlussvorschlag: **Der Gemeinderat erklärt gemäß § 78 Absatz 4 Gemeindeordnung die Annahme der aufgeführten Spende.**

Sachverhalt:

Bei der Gemeinde Simonswald sind die nachfolgend aufgeführten Spenden eingegangen, über deren Annahme nach § 78 Absatz 4 Gemeindeordnung der Gemeinderat zu entscheiden hat:

Spender	Datum	Betrag	Betreff
Volksbank Breisgau Nord eG Emmendingen	16.11.2018	50,00 €	Spende für Martins- umzug Grundschule
Sparkasse Freiburg – Nördl. Breisgau, Freiburg	27.11.2018	50,00 €	Spende für Martins- umzug Grundschule

Zu beiden Banken unterhält die Gemeinde geschäftliche Beziehungen.



Gemeinde Simonswald

Datum: 21.12.2018

Sitzungsvorlage zu TOP 5

der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 08.01.2018, Nr. 01/2019

Amt:	Hauptamt
Bearbeiter/in:	Kevin Dufner
Aktenzeichen:	106.4

Betrifft: **Stellungnahme zum Luftreinhalteplan Freiburg**

Beschlussvorschlag: **Der Gemeinderat stimmt der beigefügten Stellungnahme zum Luftreinhalteplan Freiburg zu.**

Sachverhalt:

Mit dem Inkrafttreten des ersten Luftreinhalteplans Freiburgs wurden bereits im Jahr 2006 diverse Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität festgeschrieben und umgesetzt. Allerdings waren laut dem Regierungspräsidium Freiburg auch zwei darauffolgende Fortschreibungen des Luftreinhalteplans Freiburg in 2009 und 2012 bisher nicht ausreichend, um die Einhaltung des NO₂-Immissionsgrenzwertes und damit den Schutz der menschlichen Gesundheit und Umwelt zu gewährleisten.

Um mit weiteren Maßnahmen für eine schnellstmögliche Einhaltung der Werte zu sorgen, schreibt das Regierungspräsidium Freiburg den Luftreinhalteplan fort.

Die Fortschreibung umfasst ein Bündel von Maßnahmen.

Hervorzuheben sind:

- die Festschreibung von Tempo 30 ganztägig auf der B31
- die Ausweitung der Umweltzone auf die B31
- die Optimierung der Ampelschaltungen
- die verkehrssensitive Ampelschaltung im Osten Freiburgs
- auflösend bedingte Fahrverbote für Diesel der Euro IV Norm und schlechter

Als sogenannte flankierende Maßnahme kommt für den Streckenzug L 112/ L 127/ L128 (u.a. Glottertal; "bevorzugte Ausweichstrecke") die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots im Glottertal hinzu. Eine Prüfung in Bezug auf die Verlagerung des derzeitigen Verkehrs wurde nicht berücksichtigt.

Der Entwurf lag vom 12.11.2018 - 11.12.2018 beim Regierungspräsidium Freiburg aus und wurde zusätzlich auf der Internetseite veröffentlicht.

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47 Abs. 5, 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz“ hatte die Gemeinde bis einschließlich 27.12.2018 die Gelegenheit, über den Entwurf Stellung zu nehmen. Die Rechtsanwaltskanzlei W2K wurde von der Gemeinde Simonswald und der Gemeinde Gutach im Breisgau beauftragt, die rechtlichen Interessen gegen die beantragte 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg wahrzunehmen. Die eingereichte Stellungnahme liegt als Anlage der Sitzungsvorlage bei.

Anlage/-n

- Stellungnahme zum Luftreinhalteplan Freiburg

A handwritten signature or mark, possibly a stylized 'S' or a cursive signature, located below the list of attachments.

WURSTER WEISS KUPFER
RECHTSANWÄLTE PARTNERSCHAFT MBB

Regierungspräsidium Freiburg
Referat 54.1
Schwendstraße 12
79102 Freiburg im Breisgau

Vorab per Telefax: 0761-/208394200 —

Freiburg, 20.12.2018
Rechtsanwalt Johannes Kupfer
Sekretariat Julia Kern / Melanie Mallek
Durchwahl +49(761) 21114940

unser AZ: 18/0233 und 18/249
(Bitte angeben)

Luftreinhalteplan Freiburg, 3. Fortschreibung vom 31.10.2018
Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47 Abs. 5, 5a BImSchG

Hier: Stellungnahme gemäß § 47 Abs. 5a BImSchG

Sehr geehrte Frau Höpfner-Toussaint,
sehr geehrter Herr Dr. Swarowsky,
sehr geehrte Damen und Herren,

unter Vorlage auf uns lautender Vollmachten (**Anlage 1**) zeigen wir die anwaltliche Vertretung der Gemeinden Simonswald, Talstraße 12, 79263 Simonswald und Gutach im Breisgau, Dorfstraße 33, 79261 Gutach im Breisgau an. Unsere Mandantinnen haben uns mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen gegen die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg beauftragt.

Namens und im Auftrag der Gemeinden Simonswald und Gutach im Breisgau geben wir zu dem Entwurf des Luftreinhalteplans Freiburg, 3. Fortschreibung vom 31.10.2018¹, folgende

¹ Im Text im Folgenden: Entwurf 2018.

FREIBURG

Hansjörg Wurster
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Prof. Dr. Dominik Kupfer
Dr. Holger Weiß, LL.M.
Dr. Björn Reith
Klaus Berger, LL.M.
Jens Baltschukat, LL.M.
Dr. Katharina Schober
Johannes Kupfer
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Till Karrer
Prof. Dr. Alexander Wichmann
Kaiser-Joseph-Straße 247
D-79098 Freiburg
Telefon: (07 61) 21 11 49-0
Telefax: (07 61) 21 11 49-45
freiburg@w2k.de

STUTTGART

Alfred Bauer
Bastian Reuß, LL.M.
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Charlottenstraße 21b
D-70182 Stuttgart
Telefon: (07 11) 24 85 46-0
Telefax: (07 11) 24 85 46-19
stuttgart@w2k.de
www.w2k.de

Stellungnahme²

ab.

A. Aufriss	3
B. Sachverhalt	5
I. Vorhaben, einschließlich vorgesehene Maßnahmen	5
II. Ausweichverkehre	5
1. Ausweichverkehre aufgrund Maßnahme V (Ausweitung der grünen Umweltzone auf die B 31) einschließlich flankierender Maßnahmen	5
2. Ausweichverkehre aufgrund Maßnahme III (Umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West)	8
III. Simonswald und Gutach im Breisgau - Räumliche Lage und Bezug zum Vorhaben	9
IV. Mängel der vorgelegten Gutachten; Gutachten der Rapp Trans AG vom 12.12.2018	9
C. Rechtliche Beurteilung	10
I. Keine vollständige Einstellung der abwägungserheblichen Belange in die Abwägung - Abwägungsdefizit	10
1. Rechtliche Grundlagen; Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und Anforderungen des Abwägungsgebots	10
2. Keine vollständige Einstellung der abwägungserheblichen Belange in die Abwägung (Abwägungsdefizit) im konkreten Fall (u. a. Mängel der vorgelegten Gutachten)	12
2.1 Keine Ermittlung und Berücksichtigung der Ausweichverkehre aufgrund Maßnahme V (Ausweitung der grünen Umweltzone auf die B 31) einschließlich flankierender Maßnahmen	13

² Hinweis: Aufgrund der kurzen Frist zur Stellungnahme, dem Erfordernis die vorgelegten Gutachten durch eigene Gutachter überprüfen zu lassen und die Stellungnahme zu formulieren und der Einladungsfristen für Sitzungen des Gemeinderats, war bisher eine Beschlussfassung des Gemeinderates über die vorliegende Stellungnahme nicht möglich. Diese wird bei nächster Gelegenheit nachgeholt. Das Ergebnis werden wir dem RP unverzüglich mitteilen.

2.2 Keine Ermittlung und Berücksichtigung der Ausweichverkehre aufgrund Maßnahme III (Umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West)	13
2.3 Keine Ermittlung und Berücksichtigung der Ausweichverkehre aufgrund weiterer Maßnahmen	13
2.4 Mangelnde Plausibilität aufgrund widersprüchlicher Daten (Verkehrsmengen)	14
2.5 Zwischenergebnis: Unzutreffende Ermittlung des Zusatzverkehrs auf der L173 und damit in Simonswald und Gutach im Breisgau	14
2.6 Weiteres Abwägungsdefizit hinsichtlich Simonswald	15
2.6.1 Keine Ermittlung der Straßenverhältnisse auf der L173 und der daraus resultierenden Probleme, insbesondere verkehrliche Sicherheit	15
2.6.2 Keine Ermittlung der Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität, die touristische Bedeutung und die Funktion als Erholungsgebiet	17
2.6.3 Keine Ermittlung des durch den Ausweichverkehr verursachten Lärms	18
2.6.4 Keine Ermittlung der Beeinträchtigungen bauleitplanerischer Absichten der Gemeinde Simonswald und deren öffentlichen Einrichtungen durch den Ausweichverkehr	19
2.7 Weiteres Abwägungsdefizit hinsichtlich Gutach im Breisgau	19
2.7.1 Keine Ermittlung der Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität, die touristische Bedeutung und die Funktion als Erholungsgebiet	19
2.7.2 Keine Ermittlung des durch den Ausweichverkehr verursachten Lärms	20
II. Verstoß gegen den Grundsatz der Problembewältigung	21
D. Zusammenfassung – Abwägungsmangel und Forderungen der Gemeinden Simonswald und Gutach im Breisgau	22

A. Aufriss

An der Verkehrsmessstation Freiburg-Schwarzwaldstraße werden die Stickstoffdioxid-Immissionsgrenzwerte von 40 µg/m³ nicht eingehalten. Aus diesem Grund beabsichtigt das Regierungspräsidium Freiburg³ die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg. Zur

³ Im Folgenden: RP.

Erreichung dieses Ziels werden im Entwurf 2018 unterschiedliche Maßnahmen festgesetzt, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten bzw. teilweise nur bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen umgesetzt werden sollen. Hierzu zählen **Maßnahme V** (Ausweitung der grünen Umweltzone auf die B 31 innerhalb der Ortsdurchfahrt Freiburg) und **Maßnahme III** (umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West). Als sog. flankierende Maßnahme kommen für den Streckenzug L 112/L 127/L 128 (u. a. Glottertal; „bevorzugte Ausweichstrecke“) die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots und Geschwindigkeitsbeschränkungen im Glottertal hinzu.

Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bzw. dessen planungsspezifische Konkretisierung durch das Abwägungsgebot hätten erforderlich gemacht, dass das RP alles an Belangen in die Abwägung einstellt, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss. Dies hat es nicht getan, sodass ein Abwägungsdefizit vorliegt. So hat das RP eine zu niedrige Zahl an Zusatzverkehren auf der L 173 und damit in Simonswald und Gutach im Breisgau ermittelt. Grund hierfür ist, dass es Ausweichverkehre aufgrund Maßnahme V einschließlich flankierender Maßnahmen, aufgrund Maßnahme III und aufgrund weiterer Maßnahmen nicht berücksichtigt hat (C.I.2.1 bis C.I.2.3). Hinzu kommt die mangelnde Plausibilität aufgrund widersprüchlicher Daten (Verkehrsmengen; C.I.2.4). Diesen Belang und weitere Belange (Straßenverhältnisse auf der L173 und der daraus resultierenden Probleme, insbesondere verkehrliche Sicherheit (C.I.2.6.1); Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität, die touristische Bedeutung und die Funktion als Erholungsgebiet (C.I.2.6.2 und C.I.2.7.1); Lärm (C.I.2.6.3 und C.I.2.7.2); Bauleitplanung und öffentliche Einrichtungen (C.I.2.6.4)) hat das RP nicht mit dem ihnen zukommenden erheblichen Gewicht in die Abwägung eingestellt. Zudem verstößt das RP gegen den Grundsatz der Problembewältigung (C.II).

Somit ist festzustellen, dass aufgrund der Mängel in der Ermittlung der abwägungserheblichen Belange bzw. deren Folge, dass das RP nicht alles an Belangen in die Abwägung eingestellt hat, was nach Lage der Dinge in sie hätte eingestellt werden müssen, eine abwägungsfehlerfreie Entscheidung derzeit nicht möglich ist (D.).

B. Sachverhalt

I. Vorhaben, einschließlich vorgesehene Maßnahmen

Das RP beabsichtigt die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg. Grund für diese Fortschreibung ist die Überschreitung des Stickstoffdioxid-Immissionsgrenzwertes von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ in Freiburg bzw. deren schnellstmögliche Einhaltung.⁴ Zur Erreichung dieses Ziels werden im Entwurf 2018 die Maßnahmen I bis XVI festgesetzt, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten bzw. teilweise nur bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen umgesetzt werden sollen. Die **Maßnahmen II** (Optimierung der Lichtsignalanlagen auf der B 31), **IV** (Umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung West-Ost nach Öffnung der Kronenbrücke) und **V** (Ausweitung der grünen Umweltzone auf die B 31 innerhalb der Ortsdurchfahrt Freiburg) sollen unverzüglich nach Inkrafttreten der 3. Fortschreibung umgesetzt werden. Eine weitere der festgesetzten Maßnahmen ist die umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West (**Maßnahme III**).⁵ Als sog. flankierende Maßnahme kommen für den Streckenzug L 112/L 127/L 128 (u. a. Glottertal; „bevorzugte Ausweichstrecke“⁶) die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots und Geschwindigkeitsbeschränkungen im Glottertal hinzu.⁷

II. Ausweichverkehre

1. Ausweichverkehre aufgrund Maßnahme V (Ausweitung der grünen Umweltzone auf die B 31) einschließlich flankierender Maßnahmen

Bereits im Rahmen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde erkannt, dass die B 31 eine der wichtigsten Fernstraßen in West-Ost-Richtung ist. Zu Recht wurde befürchtet, dass die Einführung einer grünen Umweltzone in Freiburg zur Verlagerung bestimmter Teile der Fahrzeugflotte auf andere, auch aus Gründen der Verkehrssicherheit weniger geeigneten Straßen, in Umlandgemeinden führen würde.⁸ Aufgrund des hohen Anteils der schweren Nutz-

⁴ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 23, 67.

⁵ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 20 f.

⁶ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 126.

⁷ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 130, 186.

⁸ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 88.

fahrzeuge⁹ am Durchgangsverkehr und des befürchteten Ausweichverkehrs in benachbarte Täler war die B 31 bisher von der grünen Umweltzone ausgenommen.¹⁰

Das RP geht davon aus, dass Maßnahme V bzw. sämtliche vorgesehenen Maßnahmen **lediglich** zu einem Zusatzverkehr im Jahr 2018 von insgesamt weniger als 15 Kfz/24h und im Jahr 2020 von insgesamt weniger als 10 Kfz/24h auf der L173 und damit in Simonswald und Gutach im Breisgau führen.

Für den Streckenzug L 112/L 127/L 128 (u. a. Glottertal; „bevorzugte Ausweichstrecke“¹¹) beabsichtigt das RP aufgrund des Zusatzverkehrs die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots und Geschwindigkeitsbeschränkungen im Glottertal als sog. flankierende Maßnahme.¹² Die Ortsdurchfahrten von Glottertal und St. Märgen sind aufgrund ihrer topografischen Besonderheiten und der vorhandenen Straßenquerschnitte nicht für zusätzlichen Schwerverkehr ausgelegt. Aufgrund dessen wurde in einem ergänzenden Gutachten im Jahre 2016¹³ die Wirkung eines sNfz-Durchfahrtsverbots für die Ortschaft Glottertal untersucht. Das RP führt hinsichtlich der Erforderlichkeit von Verkehrsbeschränkungen und/oder –verboten auf dem Streckenzug L 112/L 127/L 128 (u. a. Glottertal) Folgendes aus:

Die prognostizierten Ausweichverkehre sind jedoch aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht zu würdigen. Auf dem Streckenzug L 112/L 127/L 128 kommt es gemäß der gutachterlichen Prognose zu einer spürbaren Zunahme des Verkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen. Dies führt unter dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Sicherheit zu erheblichen Bedenken, da die Straßenquerschnitte des genannten Streckenzuges insbesondere in den Ortsdurchfahrten nicht auf eine Aufnahme dieser zusätzlichen Verkehre ausgelegt sind. Insoweit sind Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Die oben genannten Ausführungen begründen nach Auffassung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Umsetzung von Verkehrsbeschränkungen und/oder –verboten.¹⁴

Das RP wird somit in engem zeitlichen Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der 3. Fortschreibung Verkehrsbeschränkungen und/oder –verbote auf dem Streckenzug L 112/L 127/L 128 (u. a. Glottertal) (jedenfalls) für schwere Nutzfahrzeuge und Geschwindigkeitsbeschrän-

⁹ Im Folgenden auch: sNfz.

¹⁰ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 126.

¹¹ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 126.

¹² Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 130, 186.

¹³ IVU Umwelt GmbH, „Wirkungsuntersuchung zur Entwicklung der Schadstoffbelastung durch die Einbeziehung der B 31 in die bestehende Umweltzone - Durchfahrtsverbot im Glottertal für Lkw,“ 2016 (für die Bezeichnung der Gutachten orientieren wir uns im Folgenden an dem im Entwurf des Luftreinhalteplans enthaltenen Literaturverzeichnis).

¹⁴ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 186 (Hervorhebung durch den Verfasser).

kungen erlassen. Die hieraus resultierenden Zusatzverkehre auf der L173 und damit in Simonswald und Gutach im Breisgau hat das RP weder ermittelt noch in die Abwägung eingestellt.

Für Simonswald und Gutach im Breisgau sind derartige Maßnahmen nicht vorgesehen. So führt das RP aus:

Aufgrund der vorliegenden Prognose lassen sich derzeit keine vergleichsweise nennenswerten Ausweichverkehre auf den L 123/L 131/B 317/L 173/ B 294 feststellen, die zum jetzigen Zeitpunkt Gegenmaßnahmen erforderlich machen würden. Gleichwohl kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Umsetzung von Verkehrsbeschränkungen auf dem Streckenzug L 112/ L 127/L 128 weitere Ausweichverkehre entstehen. Die höhere Straßenverkehrsbehörde wird daher in Abstimmung mit den jeweils zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörden eine Evaluierung eventueller Ausweichverkehre vornehmen und Verkehrszählungen durchführen. Auf dieser Grundlage können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen anordnen, soweit in ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechende Beeinträchtigungen durch Ausweichverkehre feststellbar sind, die auf verkehrsrechtliche Maßnahmen des vorliegenden Luftreinhalteplans zurückzuführen sind. Die konkrete Umsetzung der flankierenden Maßnahmen wird abgestimmt zwischen den zuständigen Straßenverkehrsbehörden unter Einbeziehung der betroffenen Gemeinden.¹⁵

Für Simonswald und Gutach im Breisgau sieht das RP lediglich eine Evaluierung vor. Dabei ist jedoch aus fachlicher Sicht fraglich, wie der Nachweis erbracht werden soll, dass Erhöhungen von Verkehrsbelastungen auf den Ausweichrouten auf die verkehrsrechtlichen Maßnahmen des Luftreinhalteplans zurückzuführen sind. Der Bericht Rapp 2018 gelangt zu dem Ergebnis:

Dabei ist jedoch aus fachlicher Sicht fraglich, wie der Nachweis erbracht werden soll, dass Erhöhungen von Verkehrsbelastungen auf den Ausweichrouten auf die verkehrsrechtlichen Maßnahmen des Luftreinhalteplans zurückzuführen sind. Dies ist aus fachlicher Sicht nicht möglich, wenn nicht zusätzliche Erhebungen, wie z. B. die Ermittlung der Fahrzeuge ohne grüne Plakette, durchgeführt werden.¹⁶

¹⁵ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 187 (Hervorhebung durch den Verfasser).

¹⁶ Bericht der Rapp Trans AG vom 12.12.2018 (Anlage 2), u. a. Seite 19 (vgl. auch B.IV, Fn. 22); zur Kritik am diesbezüglichen Vorgehen des RP siehe auch C.II.

2. Ausweichverkehre aufgrund Maßnahme III (Umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West)

Weitere Ausweichverkehre durch Simonswald und Gutach im Breisgau resultieren aus Maßnahme III (Umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West). Das RP hat zu Recht erkannt, dass mit einer solchen Maßnahme

nicht unerhebliche Eingriffe in grundrechtlich geschützte Rechte Betroffener verbunden

sind.¹⁷ Mit anderen Worten: Maßnahme III wird zu einem erheblichen Verkehrsstau führen, der in kurzer Zeit über mehrere Kilometer reichen wird und mit dem erhebliche Verzögerungen einhergehen werden. Ähnliche Auswirkungen sind bereits heute ersichtlich, wenn im Kappler Tunnel oder östlich des Tunnels aufgrund eines Unfalls eine der Fahrspuren gesperrt ist. Verzögerungen von mehr als einer Stunde sind in solchen Fällen keine Ausnahme. Derartige Verkehrsstörungen finden bei der heutigen Technik in Echtzeit Eingang in Navigationssysteme und Staumeldungen im Radio. Zahlreiche Verkehrsteilnehmer, die rechtzeitig von derartigen Verzögerungen auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West erfahren, werden diese großräumig umfahren. Hierfür kommt – insbesondere nach den unter B.II.1 ausgeführten Verkehrsbeschränkungen und/oder –verboten – im Wesentlichen die L173 und damit die Strecke durch Simonswald und Gutach im Breisgau in Betracht. Dies hat das RP nicht berücksichtigt. Dem Entwurf 2018 ist auch nicht zu entnehmen, dass Ausweichverkehre auf die L173 aufgrund Maßnahme III ermittelt/begutachtet werden sollen, bevor diese Maßnahme in Kraft treten wird. So heißt es zwar

[d]ie Maßnahme Nr. III beruht derzeit auf einer Basisplanung und muss noch intensiv, insbesondere hinsichtlich des Ausweichverkehrs, begutachtet werden.¹⁸*

Damit meint das RP jedoch nicht den Ausweichverkehr auf die L173. Dies wird deutlich wenn es ausführt:

Anhand dieses weiteren Gutachtens werden die erforderlichen Details festgelegt, insbesondere um Verlagerungseffekte für die östlichen Stadtteile von Freiburg zu verhindern.¹⁹

¹⁷ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 177.

¹⁸ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 178.

¹⁹ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 182 (Hervorhebung durch Verfasser).

In Erwägung muss auch gezogen werden, inwieweit durch eine weitere umweltsensitive Verkehrssteuerung an einer anderen Stelle, Schleichverkehr durch andere Gemeinden unterbunden werden kann.²⁰

Bei Simonswald und Gutach im Breisgau handelt es sich nicht um einen der östlichen Stadtteile von Freiburg. Ausweichverkehr auf die L173 ist auch kein Schleichverkehr. Hiermit gemeint sind offensichtlich Stadtteile wie Ebnet oder Gemeinden wie Stegen, die bereits heute bei Unfällen im Kappler Tunnel und damit Staus auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West betroffen sind.

III. Simonswald und Gutach im Breisgau - Räumliche Lage und Bezug zum Vorhaben

Von den Verkehrsverlagerungen ist jedoch auch das Simonswäldertal betroffen. Durch dieses Tal verläuft von der B 294 die L 173 (von Ost nach West) von Gutach im Breisgau über Simonswald und Gütenbach bis zur B 500. Das RP geht aufgrund der von ihm eingeholten Gutachten jedoch davon aus, die Ausweitung der grünen Umweltzone auf die B 31 werde in Simonswald und Gutach im Breisgau kaum spürbar sein. Für das Jahr 2018 prognostiziert es einen Zusatzverkehr von insgesamt weniger als 15 Kfz/24h, für das Jahr 2020 weniger als 10 Kfz/24h.²¹ Weitergehende Verkehrsverlagerungen nach Simonswald und Gutach im Breisgau aufgrund der flankierenden Maßnahme im Glottertal berücksichtigt das RP nicht.

IV. Mängel der vorgelegten Gutachten; Gutachten der Rapp Trans AG vom 12.12.2018

Im Rahmen der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg hat das RP mehrere Gutachten in Auftrag gegeben. Die Gemeinde Simonswald hat die Rapp Trans AG (Herrn Wolfgang Wahl, Niederlassung Freiburg) mit der Untersuchung und Wertung der vorgelegten verkehrlichen Wirkungsanalysen beauftragt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind in dem als **Anlage 2** beigelegten Bericht der Rapp Trans AG vom 12.12.2018 enthalten.²² Dieser Bericht

²⁰ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 183 (Hervorhebung durch Verfasser).

²¹ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 127, Tabelle 7.4-3.

²² Im Text: Bericht Rapp 2018.

ist Bestandteil dieser Stellungnahme. Gegenstand der Untersuchung ist insbesondere, ob der mit den im Entwurf 2018 festgesetzten Maßnahmen einhergehende Zusatzverkehr in Simonswald bzw. im Simonswälder Tal zutreffend ermittelt wurde. Der Bericht gelangt zu dem Ergebnis, dass die vom RP in Auftrag gegebenen Gutachten den Zusatzverkehr in Simonswald bzw. dem Simonswälder Tal zu niedrig und damit unzutreffend ermittelt haben.²³ Die einzelnen Kritikpunkte werden im Rahmen dieser Stellungnahme ausführlich erörtert.

C. Rechtliche Beurteilung

I. Keine vollständige Einstellung der abwägungserheblichen Belange in die Abwägung - Abwägungsdefizit

1. Rechtliche Grundlagen; Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und Anforderungen des Abwägungsgebots

Werden die durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten, hat die zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt und den Anforderungen der Rechtsverordnung entspricht, § 47 Abs. 1 S. 1 BImSchG. Diese Immissionsgrenzwerte ergeben sich hinsichtlich Stickstoffdioxid (NO₂) aus der 39. BImSchV. Gemäß § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV beträgt zum Schutz der menschlichen Gesundheit der über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Diese Werte werden an der Verkehrsmessstation Freiburg-Schwarzwaldstraße nicht eingehalten. Der Jahresmittelwert 2017 betrug 49 µg/m³, der 9-Monatsmittelwert von Januar bis September 2018 betrug 52 µg/m³.²⁴

Diese Pflicht zum Tätigwerden geht (selbstverständlich) mit der Pflicht einher, das Gebot der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Der **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit** beherrscht jegliches staatliche Handeln und hat verfassungsrechtlichen Rang. Er ergibt sich aus dem Rechtsstaatsprinzip und aus dem Wesen der Grundrechte selbst, die als Ausdruck des allgemeinen Freiheitsanspruchs des Bürgers gegenüber dem Staat von der öffentlichen Gewalt jeweils nur

²³ Bericht der Rapp Trans AG vom 12.12.2018 (Anlage 2), Seite 17, 21.

²⁴ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 67.

so weit beschränkt werden dürfen, als es zum Schutz öffentlicher Interessen unerlässlich ist.²⁵ Das Abwägungsgebot ist eine planungsspezifische Konkretisierung dieses Verhältnismäßigkeitsprinzips.²⁶

Die Vorschrift des § 47 BImSchG bildet ein wesentliches Element des planungs- bzw. gebietsbezogenen Immissionsschutzes.²⁷ Mit Hilfe von Planung soll erreicht werden, dass bestimmte Qualitätsziele innerhalb einer bestimmten Frist flächendeckend erreicht werden.²⁸ Das Luftqualitätsrecht und damit der Luftreinhalteplan sind somit im Wesentlichen ein Instrument der gebietsbezogenen Umwelt(fach)planung.²⁹ Sofern behördliches Handeln fachplanerisch mit „berücksichtigen“ umschrieben wird, geht damit der Auftrag an die Behörde einher, in die Abwägung alle öffentlichen und privaten Belange einzustellen, die nach Lage der Dinge von der Planung berührt werden.³⁰ Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen zum Entwurf des Luftreinhalteplans werden von der zuständigen Behörde bei der Entscheidung über die Annahme des Plans angemessen *berücksichtigt*, § 47 Abs. 5a S. 4 BImSchG. Abgesehen davon bestehen keine Anhaltspunkte, dass im Rahmen der Luftreinhalteplanung andere Grundsätze gelten und damit andere Anforderungen an den Planungs- bzw. Abwägungsvorgang zu stellen sind als im Planfeststellungsverfahren. Die erste Planungsstufe bildet auch hier die ordnungsgemäße Sachverhaltsermittlung.³¹ Das Abwägungsgebot resultiert aus dem Rechtsstaatsgebot und dient als Schranke der planerischen Gestaltungsfreiheit.³² Das Abwägungsgebot folgt aus dem Wesen einer rechtsstaatlichen Planung und hat Verfassungsrang.³³ Das Abwägungsgebot verlangt, dass

1. eine Abwägung überhaupt stattfindet (falls (-) Abwägungsausfall),

²⁵ BVerwG, Urteil vom 27.02.2018 – 7 C 26/16, juris Rn. 36.

²⁶ Wysk, in: Kopp/Ramsauer, Kommentar zum VwVfG, 19. Auflage 2018, § 74 Rn. 96.

²⁷ Jarass, Kommentar zum BImSchG, 12. Auflage 2017, § 47 Rn. 1, § 44 Rn. 1.

²⁸ Hansmann/Röckinghausen, in: Landmann/Rohmer, Kommentar zum Umweltrecht, Band 3, Stand: 07/2009, Vor § 44 BImSchG Rn. 2.

²⁹ Weiner, in: Führ, GK-BImSchG, 2016, Vor §§ 44 – 47 Rn. 3.

³⁰ Wysk, in: Kopp/Ramsauer, Kommentar zum VwVfG, 19. Auflage 2018, § 74 Rn. 104 (Zusammenstellung des Abwägungsmaterials).

³¹ Weiner, in: Führ, GK-BImSchG, 2016, Vor §§ 44 – 47 Rn. 4.

³² Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, Kommentar zum VwVfG, 9. Auflage 2018, § 74 Rn. 54.

³³ BVerwG, Urteil vom 23.01.1981 – 4 C 4/78, juris Rn. 31; BVerwG, Urteil vom 11.12.1981 – 4 C 69/78, juris Rn. 17.

2. in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss (falls (-): Abwägungsdefizit),³⁴
3. die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht verkannt wird (falls (-): Abwägungsfehleinschätzung) und
4. der Ausgleich zwischen den betroffenen Belangen nicht in einer Weise vorgenommen wird, die zur Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (falls (-): Abwägungsdisproportionalität).³⁵

Voraussetzung der zweiten Stufe ist somit die vollständige Zusammenstellung des Abwägungsmaterials.³⁶ Eine Abwägung auf der Grundlage eines nur unzureichend ermittelten Abwägungsmaterials, mithin eine unvollständige Zusammenstellung des Abwägungsmaterials, führen zur Rechtswidrigkeit des Luftreinhalteplans.³⁷

2. **Keine vollständige Einstellung der abwägungserheblichen Belange in die Abwägung (Abwägungsdefizit) im konkreten Fall (u. a. Mängel der vorgelegten Gutachten)**

Im Rahmen der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg hat das RP mehrere Gutachten in Auftrag gegeben. Die Gemeinde Simonswald hat die Rapp Trans AG (Herrn Wolfgang Wahl) mit der Untersuchung und Wertung der vorgelegten verkehrlichen Wirkungsanalysen beauftragt. Der Bericht gelangt zu dem Ergebnis, dass die vom RP in Auftrag gegebenen Gutachten den Zusatzverkehr in Simonswald bzw. dem Simonswälder Tal zu niedrig und damit unzutreffend ermittelt haben. Im Einzelnen:

³⁴ Zur zweiten Stufe: BVerwG, Urteil vom 15.04.1977 – IV C 100.74, juris Rn. 41; BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 – 4 C 15/83, juris Rn. 20.

³⁵ Schink, in: Knack/Henneke, Kommentar zum VwVfG, 10. Auflage 2014, § 74 Rn. 130 ff.; Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, Kommentar zum VwVfG, 9. Auflage 2018, § 74 Rn. 55; Wysk, in: Kopp/Ramsauer, Kommentar zum VwVfG, 19. Auflage 2018, § 74 Rn. 99; Ziekow, in: ders., Praxis des Fachplanungsrechts, Rn. 649.

³⁶ Wysk, in: Kopp/Ramsauer, Kommentar zum VwVfG, 19. Auflage 2018, § 74 Rn. 99.

³⁷ So für den Planfeststellungsbeschluss: BVerwG, Urteil vom 25. Februar 1988 – 4 C 32/86, juris Rn. 15.

2.1 Keine Ermittlung und Berücksichtigung der Ausweichverkehre aufgrund Maßnahme V (Ausweitung der grünen Umweltzone auf die B 31) einschließlich flankierender Maßnahmen

Wie unter B.II.1 ausgeführt, wird das RP in engem zeitlichen Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der 3. Fortschreibung als sog. flankierende Maßnahme Verkehrsbeschränkungen und/oder -verbote auf dem Streckenzug L 112/L 127/L 128 (u. a. Glottertal) (jedenfalls) für schwere Nutzfahrzeuge und Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen. Hieraus resultieren Zusatzverkehre auf der L173 und damit in Simonswald. Diese hat das RP nicht ermittelt.³⁸ Damit hat das RP nicht alles an Belangen in die Abwägung eingestellt, was in sie hätte eingestellt werden müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

2.2 Keine Ermittlung und Berücksichtigung der Ausweichverkehre aufgrund Maßnahme III (Umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West)

Wie unter B.II.2 ausgeführt, resultieren weitere Zusatzverkehre durch Simonswald und Gutach im Breisgau aus Maßnahme III (Umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West). Die mit Maßnahme III einhergehenden Verkehrsstaus und erheblichen Verzögerungen werden dazu führen, dass zahlreiche der Verkehrsteilnehmer, die rechtzeitig von derartigen Verzögerungen auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West erfahren, diese großräumig umfahren werden. Hierfür kommt – insbesondere nach den unter B.II.1 ausgeführten Verkehrsbeschränkungen und/oder -verboten – im Wesentlichen die L173 und damit die Strecke durch Simonswald und Gutach im Breisgau in Betracht. Diese Zusatzverkehre hat das RP nicht ermittelt.³⁹ Damit hat das RP nicht alles an Belangen in die Abwägung eingestellt, was in sie hätte eingestellt werden müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

2.3 Keine Ermittlung und Berücksichtigung der Ausweichverkehre aufgrund weiterer Maßnahmen

Weitere Zusatzverkehre auf der L173 und damit in Simonswald und Gutach im Breisgau resultieren aus der ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der B 31 in

³⁸ Bericht der Rapp Trans AG vom 12.12.2018 (Anlage 2), Seite 15, 18 f.

³⁹ Bericht der Rapp Trans AG vom 12.12.2018 (Anlage 2), Seite 15.

Freiburg und die bereits umgesetzte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 bzw. 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der B 31 in Falkensteig. Diese Zusatzverkehre hat das RP nicht ermittelt. Damit hat das RP nicht alles an Belangen in die Abwägung eingestellt, was in sie hätte eingestellt werden müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

2.4 Mangelnde Plausibilität aufgrund widersprüchlicher Daten (Verkehrsmengen)

Überdies fehlt es den vom RP eingeholten Gutachten der PTV Group⁴⁰ und den darauf aufbauenden Ausführungen im Entwurf 2018 aufgrund der Verwendung veralteter bzw. von einander abweichender Daten an Plausibilität.

Zum Vergleich sind im Fall ohne Umsetzung der geplanten Maßnahmen des LRP im Bereich des Schützenallee-Tunnels in der Untersuchung von PTV 38.350 Kfz/24h bezogen auf das Jahr 2012 (DTV-W) und in der Untersuchung von R+T mit der Aktualisierung der Verkehrsmengen 33.900 Kfz/24h (DTV-W) bezogen auf das Jahr 2018 ausgegeben. Die amtliche Straßenverkehrszählung (Automatische Dauerzählstelle Kappeler Tunnel) weist hingegen für 2017 einen DTV-W von 37.226 Kfz/24h aus. Die differierenden Verkehrsmengen bei der Untersuchung von R+T gegenüber den amtlichen Daten der Dauerzählstelle sind aus unserer Sicht klärungsbedürftig.⁴¹

Die vom RP zugrunde gelegten Verkehrsdaten variieren somit zwischen 38.350 Kfz/24h und 33.900 Kfz/24h und damit mehr als 10%. Wiederum andere Werte (37.226 Kfz/24h) ergeben sich aus der amtlichen Straßenverkehrszählung.

2.5 Zwischenergebnis: Unzutreffende Ermittlung des Zusatzverkehrs auf der L173 und damit in Simonswald und Gutach im Breisgau

Somit sind die Angaben des RP, wonach Maßnahme V bzw. die im Entwurf 2018 festgesetzten Maßnahmen zu einem Zusatzverkehr im Jahr 2018 von insgesamt weniger als 15 Kfz/24h und im Jahr 2020 von insgesamt weniger als 10 Kfz/24h auf der L173 und damit in Simonswald und Gutach im Breisgau führen, unzutreffend. Das RP geht von deutlich zu niedrigem Zusatzverkehr auf dieser Strecke aus. Der Bericht Rapp 2018 gelangt zu dem Ergebnis:

⁴⁰ „Verkehrsuntersuchung Umweltzone Freiburg“, 2015.

⁴¹ Bericht der Rapp Trans AG vom 12.12.2018 (Anlage 2), Seite 14.

In der Überlagerung der Effekte (Änderung der Flottenzusammensetzung und nicht berücksichtigte Maßnahmen) kann jedoch festgehalten werden, dass die vom Regierungspräsidium ermittelten Zahlen der Zusatzverkehre auf der L 173 und damit in Simonswald tendenziell als zu niedrig einzustufen sind.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass die vom Regierungspräsidium ermittelten Zahlen der Zusatzverkehre auf der L 173 und damit in Simonswald tendenziell als zu niedrig einzustufen sind, soweit alle Maßnahmen umgesetzt werden.⁴²

Das RP hat damit für die Abwägung ganz wesentliche Belange unzutreffend ermittelt und seiner Abwägung zugrunde gelegt. Somit hat das RP nicht alles an Belangen in die Abwägung eingestellt, was es nach Lage der Dinge in sie hätte einstellen müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

Bisher liegt keine verlässliche Aussage zu den Ausweichverkehren auf die L173 und damit durch Simonswald und Gutach im Breisgau vor. Die vom RP angenommenen Zahlen sind jedenfalls zu niedrig. Auf dieser Grundlage ist eine ausgewogene Planung und eine fehlerfreie Abwägung nicht möglich.

2.6 Weiteres Abwägungsdefizit hinsichtlich Simonswald

2.6.1 Keine Ermittlung der Straßenverhältnisse auf der L173 und der daraus resultierenden Probleme, insbesondere verkehrliche Sicherheit

Völlig zutreffend erkennt das RP, dass neben den von Ausweichverkehren hervorgerufenen Erhöhungen/Überschreitungen zulässiger Immissionsgrenzwerte weitere Belange in die Abwägung einzustellen sind, die von den Ausweichverkehren betroffen sein können.⁴³ So führt es aus:

Die prognostizierten Ausweichverkehre sind jedoch aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht zu würdigen. Auf dem Streckenzug L 112/L 127/L 128 kommt es gemäß der gutachterlichen Prognose zu einer spürbaren Zunahme des Verkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen. Dies führt unter dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Sicherheit zu erheblichen Bedenken, da die Straßenquerschnitte des genannten Streckenzuges insbesondere in den Ortsdurchfahrten nicht auf eine Aufnahme dieser zusätzlichen Verkehre ausgelegt sind. Insoweit sind Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Die oben genannten

⁴² Bericht der Rapp Trans AG vom 12.12.2018 (Anlage 2), Seite 17, 21.

⁴³ So auch Schink/Fellenberg, in: NJW 2018, 2016 (2018), Dieselfahrverbote zur Einhaltung der Grenzwerte für NO₂, wonach Dieselfahrverbote kein angemessenes Mittel zur Reduzierung der NO₂-Belastung darstellen, wenn hierdurch andernorts erhebliche Verkehrsprobleme entstehen.

Ausführungen begründen nach Auffassung der zuständigen Straßenverkehrsbehörden die Umsetzung von Verkehrsbeschränkungen und/oder -verboten.⁴⁴

Offensichtlich die deutlich zu geringen Annahmen zum Zusatzverkehr auf der L173 und damit in Simonswald haben das RP dazu verleitet, keine Ermittlungen hinsichtlich der Straßenverhältnisse auf der L173 und damit in Simonswald anzustellen. Die Bedeutung dieser Belange bzw. der Umstand, dass diese nach Lage der Dinge in die Abwägung hätten eingestellt werden müssen, sind offensichtlich und hätten dem RP „ins Auge springen“ müssen. So geht es von Folgendem aus:

Die Ortsdurchfahrten von Glottertal und St. Märgen sind aufgrund ihrer topografischen Besonderheiten und der vorhandenen Straßenquerschnitte nicht für zusätzlichen Schwerverkehr ausgelegt. Aufgrund dessen wurde in einem ergänzenden Gutachten im Jahre 2016 die Wirkung eines sNfz-Durchfahrtsverbots für die Ortschaft Glottertal untersucht [66].⁴⁵

Neben besagtem Gutachten⁴⁶ befasst sich auch das Gutachten der PTV Group⁴⁷ mit Zusatzverkehren in Glottertal und St. Märgen. Darin heißt es:

In den Ortsdurchfahrten Glottertal und St. Märgen ist der Straßenquerschnitt nicht für die Aufnahme überregionaler Durchgangsverkehre ausgelegt, insbesondere nicht für zusätzliche Schwerverkehre.⁴⁸

Aufgrund o. g. Gutachten hätte das RP erkennen müssen, dass es unumgänglich ist, die Straßenverhältnisse auf der L173 und damit in Simonswald und die daraus resultierenden Probleme, insbesondere hinsichtlich der verkehrlichen Sicherheit zu ermitteln.

Hierbei hätte das RP festgestellt, dass die für Glottertal/St. Märgen erkannten Probleme in gleicher Weise für Simonswald gelten. Als solche sind hier die Ungeeignetheit der Straßenquerschnitte für die Aufnahme überregionaler Durchgangsverkehre, insbesondere die Ungeeignetheit für zusätzliche Schwerverkehre zu nennen. Problematisch sind insbesondere folgende Stellen:

⁴⁴ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 186 (Hervorhebung durch den Verfasser).

⁴⁵ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 128.

⁴⁶ IVU Umwelt GmbH, „Wirkungsuntersuchung zur Entwicklung der Schadstoffbelastung durch die Einbeziehung der B 31 in die bestehende Umweltzone - Durchfahrtsverbot im Glottertal für Lkw,“ 2016.

⁴⁷ „Verkehrsuntersuchung Umweltzone Freiburg,“ 2015.

⁴⁸ „Verkehrsuntersuchung Umweltzone Freiburg,“ 2015, Seite 24.

- Bärenbrücke (Bereich Untertalstraße 44)
- Bereich Bäckerei Weis (Untertalstraße 33) – Enge Straßenführung inkl. Gehweg
- Kurve im Bereich Talstraße 49
- Engstelle Griesbach mit anschließender Kurve (Neuenweg 5) - Verkehrsschildreglung "Gegenverkehr Vorrang gewähren"
- Kurve Gasthof Erle (Bereich Obertalstraße 38)
- Kurve Gasthof Hotel Engel (Bereich Obertalstraße 53)

Hinzu kommt, dass das RP die Sanierung/Erneuerung der Bärenbrücke in Simonswald plant. Die hierfür erforderlichen Bauarbeiten werden zu Einschränkungen des Verkehrs auf der L173 führen. Der Entwurf 2018 enthält keine Aussagen dazu, wie diese Einschränkungen mit den durch ihn bedingten Zusatzverkehren in Einklang gebracht werden sollen. Des Weiteren wurden die vor ca. 2 bis 3 Jahren begonnenen Sanierungsarbeiten an der Brücke abgebrochen, da das RP (nach dem Kenntnisstand der Verwaltung Simonswalds) zu dem Schluss gelangt ist, die Brücke könne aufgrund vorhandener Schäden nicht saniert werden und müsse ersetzt werden. Der Entwurf 2018 enthält keine Aussagen dazu, ob diese Brücke aufgrund dieser Mängel geeignet ist, zusätzlichen (insbesondere) Schwerlastverkehr aufzunehmen.

Auch diese Belange hätte das RP in die Abwägung einstellen müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

Hätte das RP diese Belange zutreffend ermittelt, hätte es sich ihm aufdrängen müssen, dass der zusätzliche (insbesondere Lkw-) Verkehr auf den hierfür ungeeigneten Straßen ein erhebliches Gefahrenpotenzial für die Einwohner Simonswalds birgt. Auch diese Belange hätte das RP in die Abwägung einstellen müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

2.6.2 Keine Ermittlung der Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität, die touristische Bedeutung und die Funktion als Erholungsgebiet

Ebenfalls völlig zutreffend erkennt die PTV Group:

Die direkt von den Ausweichverkehren betroffenen Gemeinden Glottertal und St. Märgen sind Tourismusorte.

Die Aufenthaltsqualität in den anliegenden Gemeinden wird eingeschränkt.

Allerdings steht die Verlagerung der Verkehre in das Glottertal im Widerspruch zur touristischen Bedeutung des Streckenzuges und der Funktion der Region als Erholungsgebiet.⁴⁹

Offensichtlich die deutlich zu geringen Annahmen zum Zusatzverkehr auf der L173 und damit in Simonswald haben das RP dazu verleitet, keine Ermittlungen in diese Richtung anzustellen. Die Bedeutung dieser Belange ist jedoch auch hinsichtlich Simonswald offensichtlich. Das RP hätte erkennen und in die Abwägung einstellen müssen, dass

- es sich bei Simonswald um einen Tourismusort handelt,
- die Aufenthaltsqualität in Simonswald bei zutreffender Ermittlung der Ausweichverkehre deutlich eingeschränkt wird und
- die Verlagerung der Verkehre auf die L173 und damit nach Simonswald der touristischen Bedeutung Simonswalds und seiner Funktion als Erholungsgebiet widerspricht.

Zur Darlegung der Bedeutung des Tourismus für Simonswald legen wir als **Anlage 3** Tabellen mit entsprechender Auswertung für die Jahre 2014 bis 2018 (Stand: 18.12.2018) bei. Die Zahl der Übernachtungen beträgt pro Jahr zwischen ca. 99.000 und 119.000. Hieran lässt sich unschwer die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus für Simonswald und seine Bürger erkennen. Der Tourismus würde durch die Ausweichverkehre erheblich beeinträchtigt.

Auch diese Belange hätte das RP in die Abwägung einstellen müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

2.6.3 Keine Ermittlung des durch den Ausweichverkehr verursachten Lärms

Dem Entwurf 2018 bzw. den veröffentlichten Gutachten kann nicht entnommen werden, zu welchen Beeinträchtigungen die Ausweichverkehre auf der L173 und damit in Simonswald führen werden. Es findet sich lediglich der (lapidare) Hinweis:

Durch den für 2015 prognostizierten Ausweichverkehr ist nicht mit einer hörbaren Zunahme des Lärmpegels in Glottertal zu rechnen.

⁴⁹ „Verkehrsuntersuchung Umweltzone Freiburg,“ 2015, Seite 20, 24.

Belegt ist diese Aussage nicht. Vor allem aber kann sie nicht für den Fall gelten, dass der **zutreffend** ermittelte Ausweichverkehr über die L173 und damit durch Simonswald fährt und zu welcher Lärmzunahme er dort führt.

Auch diese Belange hätte das RP in die Abwägung einstellen müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

2.6.4 Keine Ermittlung der Beeinträchtigungen bauleitplanerischer Absichten der Gemeinde Simonswald und deren öffentlichen Einrichtungen durch den Ausweichverkehr

Das RP hat zudem die bauleitplanerischen Absichten der Gemeinde Simonswald, die von dem Zusatzverkehr beeinträchtigt sind, nicht berücksichtigt. Zu nennen sind die zwei im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellten Flächen:

- Kasperhofmatte (Bereich Obertalstraße 18; südwestlich der Obertalstraße)
- Elme (Bereich Talstraße 35; nordöstlich der Talstraße)

Hinsichtlich beider Flächen hat die Gemeinde Simonswald bereits die Planung aufgenommen.

Zudem hat das RP nicht die Beeinträchtigungen der öffentlichen Einrichtungen der Gemeinde Simonswald berücksichtigt. Zu nennen sind das Rathaus (Talstraße 12) und das Kulturhaus mit Touristeninformation (Sägplatz).

Auch diese Belange hätte das RP in die Abwägung einstellen müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

2.7 Weiteres Abwägungsdefizit hinsichtlich Gutach im Breisgau

2.7.1 Keine Ermittlung der Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität, die touristische Bedeutung und die Funktion als Erholungsgebiet

Unter C.I.2.6.2 haben wir den zutreffenden Ansatz der PTV Group dargelegt. Offensichtlich die deutlich zu geringen Annahmen zum Zusatzverkehr auf der L173 und damit in Gutach im

Breisgau haben das RP dazu verleitet, keine Ermittlungen in diese Richtung anzustellen. Die Bedeutung dieser Belange ist jedoch auch hinsichtlich Gutach im Breisgau offensichtlich. Das RP hätte erkennen und in die Abwägung einstellen müssen, dass

- es sich bei Gutach im Breisgau um einen Tourismusort handelt,
- die Aufenthaltsqualität in Gutach im Breisgau bei zutreffender Ermittlung der Ausweichverkehre deutlich eingeschränkt wird und
- die Verlagerung der Verkehre auf die L173 und damit nach Gutach im Breisgau der touristischen Bedeutung Gutachs im Breisgau und seiner Funktion als Erholungsgebiet widerspricht.

Zur Darlegung der Bedeutung des Tourismus für Gutach im Breisgau legen wir in Ergänzung zu Anlage 3 als Anlage 4 Tabellen mit entsprechender Auswertung für die Jahre 2014 bis 2018 bei. Die Zahl der Übernachtungen beträgt pro Jahr zwischen ca. 18.000 und 26.500. Hieran lässt sich unschwer die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus für Gutach im Breisgau und seine Bürger erkennen. Der Tourismus würde durch die Ausweichverkehre erheblich beeinträchtigt.

Diese Belange hätte das RP in die Abwägung einstellen müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

2.7.2 Keine Ermittlung des durch den Ausweichverkehr verursachten Lärms

Dem Entwurf 2018 bzw. den veröffentlichten Gutachten kann nicht entnommen werden, zu welchen Beeinträchtigungen die Ausweichverkehre auf der L173 und damit in Gutach im Breisgau führen werden. Es findet sich lediglich der (lapidare) Hinweis:

Durch den für 2015 prognostizierten Ausweichverkehr ist nicht mit einer hörbaren Zunahme des Lärmpegels in Glottertal zu rechnen.

Belegt ist diese Aussage nicht. Vor allem aber kann sie nicht für den Fall gelten, dass der zutreffend ermittelte Ausweichverkehr über die L173 und damit durch Gutach im Breisgau fährt und zu welcher Lärmzunahme er dort führt.

Auch diese Belange hätte das RP in die Abwägung einstellen müssen. Mithin liegt ein Abwägungsdefizit vor.

II. Verstoß gegen den Grundsatz der Problembewältigung

Unter B.II.1 haben wir ausgeführt, dass das RP zwar für den Streckenzug L 112/L 127/L 128 (u. a. Glottertal) (jedenfalls) für schwere Nutzfahrzeuge in engem zeitlichen Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der 3. Fortschreibung Verkehrsbeschränkungen und/oder -verbote erlassen wird, für Simonswald bzw. Gutach im Breisgau aber lediglich eine Evaluierung vorgesehen ist. Dies genügt dem Grundsatz der Problembewältigung nicht. Danach müssen alle durch das Vorhaben ausgelösten Probleme in der abschließenden Entscheidung gelöst werden.⁵⁰ Es gilt das Verbot des Konflikttransfers. Für einen ausnahmsweise zulässigen Transfer eines Konflikts in ein nachgelagertes Verfahren bedarf es zunächst eines sachlichen Grundes.⁵¹ Zudem muss, um dem Abwägungsgebot gerecht zu werden, die Problemregelung nach den Umständen des Einzelfalles bei vernünftiger Betrachtungsweise objektiv zu erwarten sein.⁵²

Es fehlt bereits der sachliche Grund dafür, dass das RP die Ausweichverkehre, die durch die Umsetzung von Verkehrsbeschränkungen auf dem Streckenzug L 112/ L 127/L 128 entstehen, nicht bereits jetzt ermittelt. Diese Ermittlung ist ohne weiteres möglich.

Hinzu kommt, dass die vorgesehene Evaluierung nicht dazu führt, dass die Problemregelung nach den Umständen des Einzelfalles bei vernünftiger Betrachtungsweise objektiv zu erwarten ist. Grund hierfür ist, dass sie eine kausale Verknüpfung zwischen *Ausweichverkehr* und *verkehrsrechtliche Maßnahmen des vorliegenden Luftreinhalteplans* enthält, die nicht überprüfbar/feststellbar ist. So gilt laut Entwurf 2018:

Auf dieser Grundlage [Evaluierung] können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen anordnen, soweit in ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechende Beeinträchtigungen durch Ausweichverkehre feststell-

⁵⁰ Schink, in: Knack/Henneke, Kommentar zum VwVfG, 10. Auflage 2014, § 74 Rn. 25.

⁵¹ BVerwG, Urteil vom 14.11.2001 – 11 A 31.00, BVerwGE 115, 237 (247 f.).

⁵² BVerwG, Urteil vom 12.12.1996 – 4 C 29/94, NVwZ 1997, 908 (912).

bar sind, die auf verkehrsrechtliche Maßnahmen des vorliegenden Luftreinhalteplans zurückzuführen sind.⁵³

Weder aus dem Entwurf 2018 noch aus gutachterlicher Sicht ist nachvollziehbar, wie das RP diese Kausalität feststellen will. Hinzu kommt, dass diese Evaluierungen an keiner Stelle des Entwurfs 2018 verbindlich festgeschrieben sind.

D. Zusammenfassung – Abwägungsmangel und Forderungen der Gemeinden Simonswald und Gutach im Breisgau

Wir haben, u. a. gestützt auf den Bericht Rapp 2018, dargelegt, dass das RP bisher keine verlässliche Aussage zu den Ausweichverkehren auf die L173 und damit durch Simonswald und Gutach im Breisgau vorgelegt hat. Zum einen sind die vom RP angenommenen Zahlen zu niedrig. Zum anderen hat das RP, offensichtlich aufgrund dieser unzutreffenden Annahme, weitere Belange nicht in die Abwägung eingestellt, die es hätte in sie einstellen müssen. Zusammenfassend sind zu nennen:

- Straßenverhältnisse auf der L173 und der daraus resultierenden Probleme, insbesondere verkehrliche Sicherheit.
- Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität, die touristische Bedeutung und die Funktion als Erholungsgebiet.
- Durch den Ausweichverkehr verursachter Lärm.
- Beeinträchtigungen bauleitplanerischer Absichten der Gemeinde Simonswald und deren öffentlichen Einrichtungen durch den Ausweichverkehr.

Hinzu kommt der aufgezeigte Verstoß gegen den Grundsatz der Problembewältigung

⁵³ Luftreinhalteplan Freiburg 3. Fortschreibung, Entwurf vom 31.10.2018, Seite 187 (Hervorhebung durch den Verfasser).

Aus vorstehenden Gründen fordern die Gemeinden Simonswald und Gutach im Breisgau:

- 1. Zeitgleich mit in Kraft treten von Maßnahme V, spätestens mit in Kraft treten der flankierenden Maßnahme (Verkehrsbeschränkungen und/oder –verbote auf dem Streckenzug L 112/L 127/L 128) muss eine identische flankierende Maßnahme für die L173 in Kraft treten.**
- 2. Alternativ hierzu fordern die Gemeinden Simonswald und Gutach im Breisgau das RP auf:**
 - Die mit dem Entwurf 2018 einhergehenden Ausweichverkehre auf die L173 und damit durch Simonswald und Gutach im Breisgau werden auf eindeutiger und aktueller Datengrundlage ermittelt.
 - Hierbei werden die unter C.I.2.1 bis C.I.2.3 aufgezeigten Maßnahmen, die zu einer höheren Zahl von Ausweichverkehren auf die L173 und damit durch Simonswald und Gutach im Breisgau führen als vom RP angenommen (Ausweichverkehre aufgrund Maßnahme V einschließlich flankierender Maßnahmen, aufgrund Maßnahme III und aufgrund weiterer Maßnahmen), in die Ermittlung eingestellt.
 - Diese und die unter C.I.2.6 und C.I.2.7 genannten Belange (Straßenverhältnisse auf der L173 und der daraus resultierenden Probleme, insbesondere verkehrliche Sicherheit; Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität, die touristische Bedeutung und die Funktion als Erholungsgebiet; Lärm; Bauleitplanung; öffentliche Einrichtungen) werden mit dem ihnen zukommenden erheblichen Gewicht in die Abwägung eingestellt.

Die Gemeinden Simonswald und Gutach im Breisgau fordern das RP auf, Maßnahme V einschließlich flankierender Maßnahmen und Maßnahme III nicht in Kraft zu setzen, bevor eine den Anforderungen des Abwägungsgebots entsprechende Ermittlung und Abwägung der o. g. Belange erfolgt ist.

Die Gemeinde Gutach im Breisgau fordert darüber hinaus, ab in Kraft treten der unter D. 1. geforderten identischen flankierenden Maßnahme für die L173, auf der L107 und der B294

eine Messstelle für Verkehrszählungen einzurichten und zu betreiben. Diese sollte aus nördlicher Richtung vom Kinzigtal herkommend am Ortsende Elzachs eingerichtet werden.

Abschließend ist festzustellen, dass aufgrund der aufgezeigten Mängel in der Ermittlung der abwägungserheblichen Belange bzw. deren Folge, dass das RP nicht alles an Belangen in die Abwägung eingestellt hat, was nach Lage der Dinge in sie hätte eingestellt werden müssen, eine abwägungsfehlerfrei Entscheidung derzeit nicht möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen



Johannes Kupfer
Rechtsanwalt

Beraten.
Planen.
Steuern.

ANLAGE

2

RAPP 

Gemeinde Simonswald
**Verkehrsberatung zum Luftreinhalteplan
Freiburg 2018**

Bericht

12. Dezember 2018
Bericht-Nr. 2067.268 / VAT

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.1	12.12.2018	Erstellung Qualitätskontrolle	Attila Villanyi Wolfgang Wahl

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Gemeinde Simonswald	Hr. BM Schonefeld	PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Wolfgang Wahl	wolfgang.wahl@rapp.ch	+49 761 217 717 31
Attila Villanyi	attila.villanyi@rapp.ch	+49 761 217 717 37

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	1
2	Grundlagen der Beratung	2
3	Prüfung der Unterlagen des Reglerungspräsidiums Freiburg	2
3.1	Steckbriefe	2
3.1.1	Steckbrief 1: moclety consult, Verkehrsuntersuchung, Oktober 2013	4
3.1.2	Steckbrief 2: PTV, Verkehrsuntersuchung, Februar 2015	5
3.1.3	Steckbrief 3: IVU, Wirkungsuntersuchung, Dezember 2015	6
3.1.4	Steckbrief 4: IVU, Wirkungsuntersuchung, Mai 2016	7
3.1.5	Steckbrief 5: R+T, Aktualisierung Verkehrsdaten, April 2018	8
3.1.6	Steckbrief 6: Rau, AVISO, R+T, Wirkungsuntersuchung, August 2018	9
3.1.7	Steckbrief 7: Rau, Wirkungsuntersuchung, August 2018	10
3.1.8	Steckbrief 8: IVU, Wirkungsbetrachtungen, September 2018	11
3.1.9	Steckbrief 9: RP Freiburg, Entwurf Luftreinhalteplan, Oktober 2018	12
3.2	Übersicht der enthaltenen Maßnahmen in den Untersuchungen	13
3.3	Vergleich der Steckbriefe	14
3.4	Verkehrsuntersuchung PTV 2015 und Luftreinhalteplan	14
3.4.1	Plausibilitätsprüfung der Resultate und Beurteilung der Methodik	15
3.4.2	Prüfung der Abwägung	18
4	Zusammenfassung	20
5	Quellen	22

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Derzeit läuft die Offenlage und Anhörung zum Planentwurf „Fortschreibung Luftreinhalteplan Freiburg 2018“ des Regierungspräsidiums Freiburg [1]. Die Gemeinde Simonswald wird eine Stellungnahme abgeben, in der auf die Betroffenheit der Gemeinde eingegangen wird. Hierbei wird sie durch die Rechtsanwaltskanzlei W2K Freiburg unterstützt.

Für die Gemeinde Simonswald ist von vorrangigem Interesse, ob bzw. wie stark sie durch die geplanten Maßnahmen tangiert sein wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass Verkehrsverlagerungen in das Simonswälder Tal eintreten werden.

In diesem Zusammenhang erfolgen eine verkehrsplanerische Beratung und Unterstützung der fachlichen Argumentation eines Widerspruchs der Gemeinde durch Rapp Trans. Der vorliegende Bericht beinhaltet die Untersuchung und Wertung der vorhandenen verkehrlichen Wirkungsanalysen.

Grundidee der Vorgehensweise ist ein effizientes stufengerechtes Vorgehen, das insbesondere die folgenden Bereiche abdeckt:

- Plausibilitätskontrolle der Resultate, d.h. losgelöst von aller Methodik stellen wir die Frage, ob das Ergebnis den fachlichen Erwartungen entspricht
- Beurteilung der Methodik, d.h. wir überprüfen, ob alle relevanten Aspekte in sinnvollen Wirkungsketten abgedeckt sind
- Prüfung, ob die quantitativen Effekte (Verkehrliche Mehrbelastungen) sachgerecht abgewogen werden.

Mögliche Verkehrsverlagerungen in das Simonswälder Tal können sich durch unterschiedliche Maßnahmen des Luftreinhalteplans (LRP) [1], flankierender Maßnahmen des LRP oder auch sonstiger Planungen, z.B. Lärmaktionspläne (LAP) [2] [3] ergeben:

- Tempo 30 ganztägig auf der B 31 Freiburg (LRP / LAP)
- Ausweitung der grünen Umweltzone auf die B 31: Verbot für Fahrzeuge E1 – E3 (LRP)
- Umweltsensitive Verkehrssteuerung Ost/West auf der B 31: Pfortnerampel östl. Kappler Tunnel (LRP)
- Verkehrsbeschränkungen/-verbote auf potentiellen Ausweichstrecken (Glottertal - St. Märgen): LKW Durchfahrtsverbot und Geschwindigkeitsbeschränkung in Ortsdurchfahrten (Flankierende Maßnahmen LRP)
- Tempo 30 ganztägig auf B 31 Falkensteig (LAP)

In einem ersten Schritt werden der Luftreinhalteplan und die Vielzahl von Grundlagenuntersuchungen des RP Freiburg gesichtet und hinsichtlich der jeweiligen Aussagen in Form von Kurz-Steckbriefen zusammengefasst.

In einem zweiten Schritt wird geprüft, ob die Maßnahmen des LRP jeweils einzeln bzw. in der Gesamtheit in den verkehrlichen Wirkungsanalysen des Regierungspräsidiums Freiburg berücksichtigt werden. In einer dritten Bearbeitungsstufe wird geprüft, ob die Maßnahmen fachlich korrekt untersucht und abgewogen werden.

2 Grundlagen der Beratung

Die Rapp Trans AG wird von der Gemeinde Simonswald mit einer Beratungs- und Gutachter-tätigkeit beauftragt, die ausschließlich an den Zielen der fachlichen Qualität und Objektivität orientiert ist. Auf der Grundlage der umfassenden Erfahrungen der Rapp Trans auf dem Feld der Verkehrswissenschaft werden die Untersuchungen des RP Freiburg effizient, kritisch und neutral geprüft und im Hinblick auf die kommunalen Belange ausgewertet.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass im Ergebnis der Untersuchungen durchaus auch eine Bestätigung von Planungen und Gutachten möglich ist.

Die Beratung umfasst die Prüfung der bestehenden Planungen auf ihre Vollständigkeit, fachliche Qualität und Plausibilität, ggf. werden alternative Ansätze aufgezeigt. Es ist darauf hinzuweisen, dass Verkehrserhebungen und Modellberechnungen im Rahmen der vorliegenden Untersuchung durch Rapp Trans nicht durchgeführt werden.

3 Prüfung der Unterlagen des Regierungspräsidiums Freiburg

Zunächst werden die im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2018 erstellten Unterlagen gesichtet, welche vom Regierungspräsidium im Internet zur Verfügung gestellt werden.¹

Bei diesen wird besonders die im Auftrag des Regierungspräsidiums von PTV Transport Consult GmbH erstellte Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2015 [4] genauer betrachtet, da in dieser die für die vorliegende Verkehrsberatung relevanten Fragestellungen behandelt werden. Auf die Ergebnisse der Untersuchung von PTV bezieht sich das Regierungspräsidium dann in seiner Beurteilung der verkehrlichen Verlagerungswirkungen der geplanten Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan.

Neben den Fachgutachten wird außerdem insbesondere der Entwurf des Luftreinhalteplans des Regierungspräsidiums [1] hinsichtlich der Bewertung der verkehrlichen Wirkungen der geplanten Maßnahmen des Luftreinhalteplans und der darüber hinaus gehenden geplanten Maßnahmen zu prüfen sein.

3.1 Steckbriefe

Nachfolgend werden die vom Regierungspräsidium zur Verfügung gestellten relevanten Fachgutachten in Form von Steckbriefen zusammengefasst dargestellt. Dabei werden vor allem Punkte behandelt, die bezüglich der Ermittlung der Verkehrsverlagerungen auf die Ortsdurchfahrt in Simonswald relevant sind. Die Berücksichtigung dieser Aspekte in den verschiedenen Fachgutachten kann dann mithilfe der Steckbriefe miteinander verglichen werden.

Zudem wird im Anschluss an die Steckbriefe der Fachgutachten ein Steckbrief des Entwurfs des Luftreinhalteplans [1] aufgezeigt.

In den Steckbriefen werden folgende Punkte stichwortartig zusammengefasst:

¹ <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt5/Ref541/Luftreinhaltung/Seiten/Dokumente-Freiburg.aspx> zuletzt eingesehen 11.12.2018

- Bezeichnung der Untersuchung
- Aufgabenstellung der Untersuchung
- Berücksichtigte Maßnahmen des Luftreinhalteplans und ggf. darüber hinaus gehende Maßnahmen
- Angaben zum Untersuchungsgebiet
- Die verwendete Verkehrsdatengrundlage
- Angabe, ob eine Berücksichtigung der Verkehrsverlagerungen erfolgt und auf welcher Grundlage die Berücksichtigung stattfindet
- Angabe zur ermittelten Menge der von einer Erweiterung der Umweltzone betroffenen Durchgangsverkehre
- Angabe, ob eine Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich der Schadstoffklassen stattfindet und auf welcher Grundlage dies passiert

Mithilfe der Angaben aus den Steckbriefen kann ein Quervergleich über die Untersuchungen durchgeführt werden, um festzustellen, ob es Abweichungen bezüglich der berücksichtigten Maßnahmen, der verwendeten Verkehrsdatengrundlage und den weiteren oben genannten Punkten gibt.

3.1.1 Steckbrief 1: mociety consult, Verkehrsuntersuchung, Oktober 2013

<u>mociety consult: Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung von Fahrzeugen ohne grüne Plakette auf der B31 und in der Umweltzone Freiburg Innenstadt, Oktober 2013</u>	
Aufgabenstellung	
Ermittlung von Fahrzeugen ohne grüne Plakette auf der B 31 und in der Umweltzone Freiburg Innenstadt	
Maßnahmen des LRP (keine Prognosen durchgeführt, deshalb keine Maßn. des LRP berücksichtigt)	Berücksichtigt
Tempo 30 ganztägig B 31	nein
Optimierung LSA	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung Ost-West	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung West-Ost	nein
Ausweitung der grünen Umweltzone auf B 31	nein
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31	nein
Stadtentwicklung/Stadtbegrünung	nein
Veränderung des Modal-Split	nein
Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklung	nein
Parkraumbewirtschaftung	nein
Fahrzeugtechnik	nein
Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept der Stadt Freiburg	nein
Altanlagenanierung bei gewerblichen Anlagen	nein
City-Logistik-Konzept	nein
Öffentlichkeitsarbeit	nein
Mobilitäts-App	nein
Untersuchungsgebiet	
Zähringer Straße (B 3) auf Höhe des Komturplatzes, Schwarzwaldstraße (B 31) auf Höhe der Ganter Brauerei	
Verkehrsdatengrundlage	
eigene Erhebungen an zwei Querschnitten 2013 durchgeführt (Zähringer Straße (B 3) auf Höhe des Komturplatzes, Schwarzwaldstraße (B 31) auf Höhe der Ganter Brauerei)	
Berücksichtigung Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten	
nein, da keine Prognose durchgeführt wurde	
Ermittelte Menge betroffener Durchgangsverkehre	
Es wurden alle Fahrzeuge ohne grüne Plakette ermittelt. Es erfolgte keine Multiplikation mit dem Anteil des Durchgangsverkehrs. Somit ist keine Angabe zu den betroffenen Durchgangsverkehren enthalten.	
Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich Schadstoffklassen	
nein, da keine Prognose durchgeführt wurde	

3.1.2 Steckbrief 2: PTV, Verkehrsuntersuchung, Februar 2015

PTV: Verkehrsuntersuchung, Februar 2015	
Aufgabenstellung	
Ermittlung der Verkehrsverlagerungen auf potentielle Ausweichrouten durch die Einbeziehung der B 31 in die Umweltzone	
Maßnahmen des LRP	Berücksichtigt
Tempo 30 ganztägig B 31	nein
Optimierung LSA	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung Ost-West	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung West-Ost	nein
Ausweitung der grünen Umweltzone auf B 31	ja
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31	nein
Stadtentwicklung/Stadtbegrünung	nein
Veränderung des Modal-Split	nein
Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklung	nein
Parkraumbewirtschaftung	nein
Fahrzeugtechnik	nein
Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept der Stadt Freiburg	nein
Altanlagenanierung bei gewerblichen Anlagen	nein
City-Logistik-Konzept	nein
Öffentlichkeitsarbeit	nein
Mobilitäts-App	nein
Untersuchungsgebiet	
Stadtgebiet FR, Alternativrouten zu B 31 im Umfeld von FR	
Verkehrsdatengrundlage	
Verkehrsmodell von 2011 [4], Verbindung des Verkehrsmodells im Rahmen des VEP Freiburg [5] mit überregionalem Verkehrsmodell Valldata	
Berücksichtigung Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten	
ja, Aufgabenstellung der Untersuchung, Ermittlung auf Grundlage des oben genannten Modells	
Ermittelte Menge betroffener Durchgangsverkehre	
1783 Kfz/24h (1151 Pkw/24h, 170 Infz/24h, 462 sNfz/24h), Bezugsjahr: 2013	
Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich Schadstoffklassen	
Konzeptauswertung der Fahrleistungsverteilung auf Bundesstraßen im Stadtkreis Freiburg von der LUBW aus dem Jahr 2012. Im nächsten Schritt erfolgte Fortschreibung von 2012 bis 2013. Die entsprechenden Grundlagendaten zur Fortschreibung wurden aus einer Verkehrsuntersuchung zum Luftreinhalte-/Aktionsplan Schramberg gewonnen [6]	

3.1.3 Steckbrief 3: IVU, Wirkungsuntersuchung, Dezember 2015

<u>IVU: Wirkungsuntersuchung zur Entwicklung der Schadstoffbelastung durch die Einbeziehung der B 31 in die bestehende Umweltzone, Dezember 2015</u>	
Aufgabenstellung	
Untersuchung der Entwicklung der Schadstoffbelastung im Falle einer Einbeziehung der B 31 in die Umweltzone	
Maßnahmen des LRP	Berücksichtigt
Tempo 30 ganztägig B 31	nein
Optimierung LSA	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung Ost-West	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung West-Ost	nein
Ausweitung der grünen Umweltzone auf B 31	ja
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31	nein
Stadtentwicklung/Stadtbegrünung	nein
Veränderung des Modal-Split	nein
Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklung	nein
Parkraumbewirtschaftung	nein
Fahrzeugtechnik	nein
Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept der Stadt Freiburg	nein
Altanlagenanlerung bei gewerblichen Anlagen	nein
City-Logistik-Konzept	nein
Öffentlichkeitsarbeit	nein
Mobilitäts-App	nein
Untersuchungsgebiet	
Freiburg B 31, Glottertal, St. Märgen	
Verkehrsdatengrundlage	
Verkehrsuntersuchung PTV 2015 [3] (somit gleiche Maßnahmen berücksichtigt wie in der Untersuchung PTV)	
angepasster Ansatz: zusätzlich zu 50% Anteil des Ausweichverkehrs am betroffenen Durchgangsverkehr, Berechnungen mit Ansatz 30% / 70%	
Berücksichtigung Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten	
ja, auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von PTV aus dem Jahr 2015 [3]. Zusätzlich zum Ansatz von 50%, wurden zwei Fälle mit dem Ansatz 30% / 70% Anteil Ausweichverkehr am betroffenen Durchgangsverkehr berechnet.	
Ermittelte Menge betroffener Durchgangsverkehre	
Nach den Angaben in der Untersuchung von IVU wurde die Verkehrsdatengrundlage aus der Untersuchung von PTV 2015 übernommen, somit entsprechen die Mengen an betroffenen Durchgangsverkehren denen aus der Untersuchung PTV 2015. In der Untersuchung von IVU wurden diese für zwei weitere Fälle angepasst: Zusätzlich zum Ansatz von 50%, wurden zwei Fälle mit dem Ansatz 30% / 70% Anteil Ausweichverkehr am betroffenen Durchgangsverkehr berücksichtigt.	
Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich Schadstoffklassen	
Konzeptauswertung der Fahrleistungverteilung auf Bundesstraßen im Stadtkreis Freiburg von der LUBW aus dem Jahr 2012.	
Im nächsten Schritt erfolgte Fortschreibung bis 2015 mithilfe der Daten des HBEFA	

3.1.4 Steckbrief 4: IVU, Wirkungsuntersuchung, Mai 2016

<u>IVU: Wirkungsuntersuchung zur Entwicklung der Schadstoffbelastung durch die Einbeziehung der B 31 in die bestehende Umweltzone - Durchfahrtsverbot im Glottertal für Lkw, Mai 2016</u>	
Aufgabenstellung	
Ermittlung des NO ₂ -Jahresmittelwerts in Glottertal unter der Randbedingung, dass für das Glottertal ein Durchfahrtsverbot für Lkw erlassen wird	
Maßnahmen des LRP (In der Untersuchung wurden Maßnahmen geprüft, die über die Maßnahmen im Entwurf des LRP hinausgehen, diese folgen in der Liste nach den Maßnahmen des LRP)	
Tempo 30 ganztägig B 31	nein
Optimierung LSA	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung Ost-West	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung West-Ost	nein
Ausweitung der grünen Umweltzone auf B 31	nein
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31	nein
Stadtentwicklung/Stadtbegrünung	nein
Veränderung des Modal-Split	nein
Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklung	nein
Parkraumbewirtschaftung	nein
Fahrzeugtechnik	nein
Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept der Stadt Freiburg	nein
Altanlagenanierung bei gewerblichen Anlagen	nein
City-Logistik-Konzept	nein
Öffentlichkeitsarbeit	nein
Mobilitäts-App	nein
zusätzliche Maßnahme, die nicht im LRP enthalten ist	
Lkw-Durchfahrtsverbot auf der OD in Glottertal	ja
Untersuchungsgebiet	
OD Glottertal	
Verkehrsdatengrundlage	
siehe Untersuchung IVU 2015	
Berücksichtigung Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten	
ja, siehe Untersuchung IVU 2015, zusätzlicher Fall betrachtet ohne ausweichende Lkw auf die OD Glottertal	
Ermittelte Menge betroffener Durchgangsverkehre	
siehe Untersuchung IVU 2015	
Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich Schadstoffklassen	
siehe Untersuchung IVU 2015	

3.1.5 Steckbrief 5: R+T, Aktualisierung Verkehrsdaten, April 2018

R+T: Aktualisierung Verkehrsdaten für Maßnahmenblock 3.1, April 2018	
Aufgabenstellung	
Erhebung der aktuellen Kfz-Verkehrsmengen für alle verkehrswichtigen Straßen im Freiburger Stadtgebiet, Aufbereitung in geeigneter Form und Zurverfügungstellung für die Bearbeitung des Maßnahmenblocks 3.1	
Maßnahmen des LRP (es wurden nur ein Analysefall mit gesperrter und ein Planfall mit geöffneter Kronenbrücke berücksichtigt)	Berücksichtigt
Tempo 30 ganztägig B 31	nein
Optimierung LSA	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung Ost-West	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung West-Ost	nein
Ausweitung der grünen Umweltzone auf B 31	nein
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31	nein
Stadtentwicklung/Stadtbegrünung	nein
Veränderung des Modal-Split	nein
Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklung	nein
Parkraumbewirtschaftung	nein
Fahrzeugtechnik	nein
Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept der Stadt Freiburg	nein
Altanlagenanierung bei gewerblichen Anlagen	nein
City-Logistik-Konzept	nein
Öffentlichkeitsarbeit	nein
Mobilitäts-App	nein
Untersuchungsgebiet	
Stadtgebiet FR	
Verkehrsdatengrundlage	
Erhebungen von R+T im Rahmen der in diesem Steckbrief behandelten Untersuchung (14 Querschnitte) und weitere zusammengetragene vorhandene Verkehrsdaten. Hierzu gehören:	
Kfz-Zählwerte aus LSA-Schleifen der Stadt Freiburg aus dem Jahr 2016	
Zählungen der Stadt Freiburg mit Seitenradargeräten aus den Jahren 2010, 2011 und 2016	
Verkehrserhebungen von R+T im Rahmen anderer Verkehrsuntersuchungen innerhalb der letzten drei Jahre	
Zählungen von Dritten, insbesondere Zählungen der SVZ BW aus dem Jahr 2015	
bestehendes Verkehrsmodell der Stadt FR, dass im Rahmen des VEP erstellt wurde [5]	
Berücksichtigung Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten	
nicht Gegenstand der Untersuchung	
Ermittelte Menge betroffener Durchgangsverkehre	
keine Ermittlung der von Maßnahmen betroffenen Durchgangsverkehre	
Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich Schadstoffklassen	
nicht behandelt	

3.1.6 Steckbrief 6: Rau, AVISO, R+T, Wirkungsuntersuchung, August 2018

<u>Rau, AVISO, R+T: Bestimmung der emissions- und Immissionsseitigen Auswirkungen mehrerer verkehrlicher Maßnahmen, August 2018.</u>	
Aufgabenstellung	
Bestimmung der emissions- und Immissionsseitigen Auswirkungen mehrerer verkehrlicher Maßnahmen	
Maßnahmen des LRP (Öffnung der Kronenbrücke wird als eigene Maßnahme aufgeführt, einer der untersuchten Planfälle geht davon aus, dass die Kronenbrücke noch nicht geöffnet ist)	
Tempo 30 ganztäglg B 31 (zusätzlich wurde Tempo 40 geprüft)	Berück- sichtigt ja
Optimierung LSA	ja
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung Ost-West	ja
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung West-Ost	ja
Ausweitung der grünen Umweltzone auf B 31	ja
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31	nein
Stadtentwicklung/Stadtbegrünung	nein
Veränderung des Modal-Splitt	nein
Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklung	nein
Parkraumbewirtschaftung	nein
Fahrzeugtechnik	nein
Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept der Stadt Freiburg	nein
Altanlagenanierung bei gewerblichen Anlagen	nein
City-Logistik-Konzept	nein
Öffentlichkeitsarbeit	nein
Mobilitäts-App	nein
Untersuchungsgebiet	
Stadtgebiet FR	
Verkehrsdatengrundlage	
für Bestand: Zählwerte aus Dauerzählstelle der LUBW 2015 und 2016, Zählungen der Stadt Freiburg 2015 bis 2017 und videobasierte Knotenpunkt- und Querschnittszählungen von R+T am 04.04.2017	
für den Nullfall und die Planfälle: bestehendes Verkehrsmodell der Stadt FR, dass im Rahmen des VEP erstellt wurde [5]	
Berücksichtigung Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten	
nicht berücksichtigt	
Ermittelte Menge betroffener Durchgangsverkehre	
Durchgangsverkehre werden ausgegeben, jedoch nicht die von Maßnahmen betroffenen Durchgangsverkehre	
Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich Schadstoffklassen	
Flottenzusammensetzung für Bezugsjahr 2018 und Prognosejahre 2020 und 2022 aus Untersuchungen der AVISO GmbH [7], [8]	

3.1.7 Steckbrief 7: Rau, Wirkungsuntersuchung, August 2018

<u>Rau: Betrachtung der Auswirkung der Tunnellüftung des Schützenallee-Tunnels auf die Stickstoffdioxidimmissionen in der Stadt Freiburg, August 2018</u>	
Aufgabenstellung	
Prüfung, ob mit den Maßnahmen einer optimierten Tunnellüftung und des Einsatzes photokatalytischer Materialien im Bereich des Westportals des Schützenallee-Tunnels unter Berücksichtigung der Umsetzbarkeit das Ziel des Luftreinhalteplans, den NO ₂ -Immissionsgrenzwert so schnell wie möglich einzuhalten, erreicht werden kann	
Maßnahmen des LRP (In der Untersuchung wurden Maßnahmen geprüft, die über die Maßnahmen im Entwurf des LRP hinausgehen, diese folgen in der Liste nach den Maßnahmen des LRP)	Berücksichtigt
Tempo 30 ganztägig B 31	ja
Optimierung LSA	ja
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung Ost-West	ja
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung West-Ost	ja
Ausweitung der grünen Umweltzone auf B 31	ja
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31	nein
Stadtentwicklung/Stadtbegrünung	nein
Veränderung des Modal-Split	nein
Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklung	nein
Parkraumbewirtschaftung	nein
Fahrzeugtechnik	nein
Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept der Stadt Freiburg	nein
Altanlagenanierung bei gewerblichen Anlagen	nein
City-Logistik-Konzept	nein
Öffentlichkeitsarbeit	nein
Mobilitäts-App	nein
Maßnahmen, die nicht im LRP enthalten sind	
optimierte Tunnellüftung im Bereich des Westportals des Schützenallee-Tunnels	ja
Einsatz photokatalytischer Materialien im Bereich des Westportals des Schützenallee-Tunnels	ja
Untersuchungsgebiet	
Stadtgebiet FR	
Verkehrsdatengrundlage	
siehe Untersuchung Rau 2018	
Berücksichtigung Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten	
siehe Untersuchung Rau 2018	
Ermittelte Menge betroffener Durchgangsverkehre	
siehe Untersuchung Rau 2018	
Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich Schadstoffklassen	
siehe Untersuchung Rau 2018	

3.1.8 Steckbrief 8: IVU, Wirkungsbetrachtungen, September 2018

IVU: Wirkungsbetrachtungen / Maßnahmenblock 3.1. Betrachtung von verkehrslenkenden sowie verkehrsbeschränkenden Maßnahmen (ohne Änderung der Ausdehnung der Umweltzone). September 2018	
Aufgabenstellung	
Aufzeigen der Wirkungen weiterer im Rahmen der Fortschreibung des LRP geprüfter verkehrlicher Maßnahmen auf die Luftschadstoffbelastung	
Maßnahmen des LRP (In der Untersuchung wurden Maßnahmen geprüft, die über die Maßnahmen im Entwurf des LRP hinausgehen, diese folgen in der Liste nach den Maßnahmen des LRP)	Berücksichtigt
Tempo 30 ganztägig B 31	nein
Optimierung LSA	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung Ost-West	nein
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung West-Ost	nein
Ausweitung der grünen Umweltzone auf B 31	nein
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31	nein
Stadtentwicklung/Stadtbegrünung	nein
Veränderung des Modal-Split	nein
Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklung	nein
Parkraumbewirtschaftung	nein
Fahrzeugtechnik	nein
Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept der Stadt Freiburg	nein
Altanlagenanierung bei gewerblichen Anlagen	nein
City-Logistik-Konzept	nein
Öffentlichkeitsarbeit	nein
Mobilitäts-App	nein
Maßnahmen, die nicht im LRP enthalten sind	
Aufbau eines stadtweiten Screeningmodells	ja
Blaue Umweltzone ohne B 31	ja
Blaue Umweltzone ohne B 31, 20% Ausnahmen	ja
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31, 20% Ausnahmen	ja
Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 5	ja
Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 31a	ja
Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen im Stadtgebiet	ja
Untersuchungsgebiet	
Stadtgebiet FR und March Holzhausen	
Verkehrsdatengrundlage	
Aktualisierung Verkehrsdaten R+T 2018 [9]	
Berücksichtigung Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten	
nicht Gegenstand der Untersuchung	
Ermittelte Menge betroffener Durchgangsverkehre	
Durchgangsverkehre werden ausgegeben, jedoch nicht die von Maßnahmen betroffenen Durchgangsverkehre	
Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich Schadstoffklassen	
Flottenzusammensetzung für Bezugsjahr 2018 und Prognosejahre 2020 und 2022 aus Untersuchungen der AVISO GmbH [7], [8]	

3.1.9 Steckbrief 9: RP Freiburg, Entwurf Luftreinhalteplan, Oktober 2018

Regierungspräsidium Freiburg: Entwurf des Luftreinhalteplans Freiburg, 3. Fortschreibung, Oktober 2018	
Aufgabenstellung	
Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg	
Maßnahmen des LRP	
Tempo 30 ganztägig B 31	ja
Optimierung LSA	ja
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung Ost-West	ja
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung West-Ost	ja
Ausweitung der grünen Umweltzone auf B 31	ja
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31	ja
Stadtentwicklung/Stadtbegrünung	ja
Veränderung des Modal-Split	ja
Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklung	ja
Parkraumbewirtschaftung	ja
Fahrzeugtechnik	ja
Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept der Stadt Freiburg	ja
Altanlagenanierung bei gewerblichen Anlagen	ja
City-Logistik-Konzept	ja
Öffentlichkeitsarbeit	ja
Mobilitäts-App	ja
Untersuchungsgebiet	
Stadtgebiet FR, Alternativrouten zu B 31 im Umfeld von FR	
Verkehrsdatengrundlage	
bestehendes Verkehrsmodell der Stadt FR, dass im Rahmen des VEP erstellt wurde [5]	
Aktualisierung Verkehrsdaten R+T 2018 [9]	
Berücksichtigung Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten	
Dies erfolgt entsprechend der VU PTV 2015	
Ermittelte Menge betroffener Durchgangsverkehre	
Bei den betroffenen Durchgangsverkehren Bezug auf VU PTV 2015 [3], jedoch eigene Ermittlung der prognostizierten betroffenen Durchgangsverkehre auf Basis von Werten des HBEFA	
Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich Schadstoffklassen	
erfolgt auf Basis von Werten des HBEFA	

3.2 Übersicht der enthaltenen Maßnahmen in den Untersuchungen

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Gesamtübersicht der in den jeweiligen Untersuchungen enthaltenen Maßnahmen des LRP und der darüber hinaus gehenden Maßnahmen:

Maßnahmen des LRP	Untersuch. modely consult 2013 VU PTV 2015	Untersuchung IVU 2015	Untersuchung IVU 2016	Aktual. Verkehrsdaten R+T 2018	Untersuchung Rau 2018	Untersuch. Tunnellöft. Rau 2018	Untersuchung IVU 2018	LRP RP Oktober 2018
Tempo 30 ganztägig B 31				x	x		x	
Optimierung LSA				x	x		x	
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung Ost-West				x	x		x	
Umweltsensitive Verkehrssteuerung Richtung West-Ost				x	x		x	
Ausweitung der grünen Umweltzone auf B 31	x	x		x	x		x	
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31							x	
Stadtentwicklung/Stadtbegrünung							x	
Veränderung des Modal-Split							x	
Verkehrsmanagement/Verkehrsentwicklung							x	
Parkraumbewirtschaftung							x	
Fahrzeugtechnik							x	
Energieversorgungs- und Klimaschutzkonzept der Stadt Freiburg							x	
Altanlagenanierung bei gewerblichen Anlagen							x	
City-Logistik-Konzept							x	
Öffentlichkeitsarbeit							x	
Mobilitäts-App							x	
zusätzliche Maßnahmen, die nicht im LRP enthalten ist								
Aufbau eines stadtweiten Screeningmodells							x	
Blaue Umweltzone ohne B 31							x	
Blaue Umweltzone ohne B 31, 20% Ausnahmen							x	
Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 4/IV im Bereich der grünen Umweltzone, ohne B 31, 20% Ausnahmen							x	
Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 5							x	
Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 31a							x	
Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen im Stadtgebiet							x	
optimierte Tunnellöftung im Bereich des Westportals des Schützenalleeunnels						x		
Einsatz photokatalytischer Materialien im Bereich des Westportals des Schützenalleeunnels						x		
Geschwindigkeitsbeschränkung auf der OD in Glottertal								
Lkw-Durchfahrtsverbot auf der OD in Glottertal			x					
Geschwindigkeitsbeschränkung auf der OD in Falkensteig								

3.3 Vergleich der Steckbriefe

Nachfolgend werden die wesentlichen festgestellten Abweichungen bei dem Vergleich der Steckbriefe aufgeführt:

- Im April 2018 erfolgte eine Aktualisierung der Verkehrsmengen [10], die dann bei der Untersuchung der IVU im September 2018 [11], in der eine Wirkungsbetrachtung des Maßnahmenblocks 3.1 durchgeführt wurde, als Verkehrsdatengrundlage verwendet wurde. Die vorangegangenen Untersuchungen, wie z. B. die Wirkungsbetrachtung des Maßnahmenblocks 2.1 [12], beziehen sich auf andere Verkehrsdatengrundlagen. Gerade bei der Verkehrsuntersuchung der PTV aus dem Jahr 2015 [4], die sich mit potentiellen Verkehrsverlagerungen befasst, wäre eine Aktualisierung der Untersuchung auf Basis aktueller Verkehrsdaten sinnvoll. Zum Vergleich sind im Fall ohne Umsetzung der geplanten Maßnahmen des LRP im Bereich des Schützenallee-Tunnels in der Untersuchung von PTV 38.350 Kfz/24h bezogen auf das Jahr 2012 (DTV-W) und in der Untersuchung von R+T mit der Aktualisierung der Verkehrsmengen 33.900 Kfz/24h (DTV-W) bezogen auf das Jahr 2018 ausgegeben. Die amtliche Straßenverkehrszählung (Automatische Dauerzählstelle Kappler Tunnel) weist hingegen für 2017 einen DTV-W von 37.226 Kfz/24h aus. Die differierenden Verkehrsmengen bei der Untersuchung von R+T gegenüber den amtlichen Daten der Dauerzählstelle sind aus unserer Sicht klärungsbedürftig..
- Bei den in den Untersuchungen berücksichtigten Maßnahmen sind große Unterschiede festzustellen, was allgemein auf die spezifische Aufgabenstellung zurückzuführen ist. Gerade in der Verkehrsuntersuchung der PTV [4] fehlt jedoch eine Betrachtung aller geplanten Maßnahmen des LRP [1] und weiterer Maßnahmen, die zu Verkehrsverlagerungen führen können, wie z. B. auf der OD in Glottental. Dies ist zum Teil auf den Stand der Untersuchung aus dem Jahr 2015 zurückzuführen. Bei einer Berücksichtigung der weiteren Maßnahmen ist mit einer höheren Verlagerungswirkung des Verkehrs zu rechnen. Somit wäre auch bezüglich der berücksichtigten Maßnahmen eine Aktualisierung der Untersuchung sinnvoll.
- Auch die Berücksichtigung der Flottenzusammensetzung bezüglich der Schadstoffklassen ist teils unterschiedlich. Neben einer Konzeptauswertung der Fahrleistungsverteilung auf Bundesstraßen im Stadtkreis Freiburg von der LUBW aus dem Jahr 2012 (z. B. in VU PTV 2015 [4]) werden auch Angaben aus Untersuchungen der AVISO GmbH (z. B. in Untersuchung IVU 2018 [11]) oder Angaben des HBEFA (Prognose zur Flottenzusammensetzung durch das RP im LRP [1]) als Grundlagen aufgeführt. Eine einheitliche Datengrundlage zur besseren Nachvollziehbarkeit wäre hier sinnvoll. Dabei ist vor allem anzumerken, dass die zugrunde gelegte Flottenzusammensetzung bezüglich der Schadstoffklassen bei der Verkehrsuntersuchung von PTV nicht dem aktuellen Stand entspricht. Deshalb wäre eine Überarbeitung der Untersuchung auf Basis aktueller Daten zur Flottenzusammensetzung sinnvoll.

3.4 Verkehrsuntersuchung PTV 2015 und Luftreinhalteplan

Im nächsten Schritt wird die Verkehrsuntersuchung von PTV [4] gesondert betrachtet, da diese die wesentliche Grundlage der Behandlung möglicher Verkehrsverlagerungen auf Ausweichrouten im Luftreinhalteplan darstellt. Die Untersuchung der PTV prüft modellhaft mögliche Verkehrsverlagerungen auf relevante Alternativrouten durch eine Ausweitung der Umweltzone auf die B 31 in Freiburg.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Verkehrsuntersuchung und die daraus gezogenen Schlüsse im Entwurf des Luftreinhalteplans [1] hinsichtlich der Plausibilität der Resultate geprüft, die Methodik beurteilt sowie eine Prüfung der Abwägung des Reglerungspräsidiums durchgeführt und stichpunktartig aufgeführt.

3.4.1 Plausibilitätsprüfung der Resultate und Beurteilung der Methodik

Zu den berücksichtigten Maßnahmen:

- Zunächst stellt sich die Frage, ob bei der Untersuchung von PTV [4] alle bezüglich möglicher Verkehrsverlagerungen relevanten Maßnahmen, die im Rahmen des Luftreinhalteplans Freiburg [1] geplant sind, bei den Modellberechnungen berücksichtigt wurden. Es lässt sich feststellen, dass lediglich die Einbeziehung der B 31 in die Umweltzone abgebildet wurde. Weitere im Rahmen des Luftreinhalteplans geplanten Maßnahmen mit potentiellen Verkehrsverlagerungen werden nicht berücksichtigt.
- Zu den weiteren geplanten Maßnahmen im Rahmen des Luftreinhalteplans, die ebenfalls eine verkehrsverlagernde Wirkung erzielen durch eine Erhöhung des Widerstands entlang der B 31, gehören die ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der B 31 in Freiburg und die umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West (Pfortnerampel vor dem Kappler Tunnel). Diese wurden in der Untersuchung von PTV noch nicht berücksichtigt.
- Es ist darüber hinaus anzumerken, dass die verkehrlichen Wirkungen von Sekundärverlagerungen in der Untersuchung von PTV nicht betrachtet wurden. Mit Sekundärverlagerungen sind im vorliegenden Zusammenhang weitere Verkehrsverlagerungen durch Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt Glottertal (L 112) gemeint.
- Zu den angestrebten Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt Glottertal gehören Geschwindigkeitsbeschränkungen und ein Durchfahrtsverbot für Lkw. Durch die genannten angestrebten Maßnahmen in der Glottertaler Ortsdurchfahrt können relevante Verlagerungen auf die Ortsdurchfahrt in Simonswald (L 173) entstehen.
- Über die oben genannten Maßnahmen hinaus, wurde entlang der B 31 in Falkensteig bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 bzw. 30 km/h aus Lärmschutzgründen umgesetzt. Diese Maßnahme hat ebenfalls verkehrsverlagerndes Potential auf die Ausweichrouten, beispielsweise in Glottertal oder Simonswald.
- Es wird angeregt die weiteren geplanten Maßnahmen des Luftreinhalteplans, Maßnahmen auf der Ausweichroute durch das Glottertal und die Geschwindigkeitsbeschränkung in Falkensteig, die alle verkehrsverlagerndes Potential besitzen, in die modellhaften Betrachtungen mit aufzunehmen. So könnten die tatsächlichen Verkehrsverlagerungen realistischer abgebildet werden.
- Es wird angeregt die Ermittlung der potentiellen Verlagerungen durch die genannten Maßnahmen in der Verkehrsuntersuchung zu ergänzen und entsprechend zu bewerten.
- Dabei sollten die angestrebten Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt Glottertal, also die Geschwindigkeitsbeschränkungen und das Lkw-Durchfahrtsverbot, getrennt untersucht werden. Die Wirkungen bezüglich der verlagerten Fahrzeuge wären sehr unterschiedlich. Bei dem Lkw-Durchfahrtsverbot wären nur Schwerverkehre betroffen. Die verlagerten Schwerverkehre hätten jedoch eine deutlich negativere Wirkung auf die Situation in der Ortsdurchfahrt Simonswald als verlagerte Pkw. Dies gilt sowohl bezüglich der Verkehrssicherheit als auch der Luftschadstoff- sowie Lärmsituation.

- Die Reisezeit in der Ortsdurchfahrt Glottertal würde sich durch die Umsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen entsprechend erhöhen. Die Verwendung der Alternativroute über Simonswald wäre somit attraktiver.
- Bei einer Berücksichtigung der oben dargestellten zusätzlichen Verlagerungseffekte ist davon auszugehen, dass sich zunächst eine im Vergleich zur Untersuchung von PTV höhere Anzahl an verlagerten Fahrzeugen in die Simonswälder Ortsdurchfahrt ergeben würde. Zugleich ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die aktuellen und prognostizierten Werte zur Flottenzusammensetzung bezüglich der Schadstoffklassen zu einer Abnahme der ermittelt Ausweichverkehre führen. Darauf wird in den nachfolgenden Ausführungen noch eingegangen.

Zu den von der Ausweitung der Umweltzone betroffenen Durchgangsverkehren, den Ausweichverkehren und der Prognose der Flottenzusammensetzung bezüglich der Schadstoffklassen:

- Im Bericht von PTV [4] wird aufgeführt, dass gemeinsam durch das Regierungspräsidium Freiburg und das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg beschlossen wurde, dass für die vorliegende Untersuchung davon auszugehen sei, dass 50% der betroffenen Durchgangsverkehre die Umweltzone umfahren werden. Dieser Ansatz wurde dann von PTV in der Untersuchung verwendet.
- Der Ansatz, dass 50% der betroffenen Durchgangsverkehre die Umweltzone umfahren werden, kann genauso unter- oder übertroffen werden. In der Wirkungsuntersuchung zur Entwicklung der Schadstoffbelastung durch die Einbeziehung der B 31 in die bestehende Umweltzone der IVU Umwelt GmbH vom Dezember 2015 [13] wird die Annahme daher mit 30%, 50% und 70% variiert. Gleiches wäre auch für die Abschätzung möglicher Verkehrsverlagerungen im regionalen Umfeld sinnvoll.
- Bei variierenden Annahmen zum Anteil der Verlagerungen der betroffenen Fahrzeuge würde auch ein ungünstigerer Fall bezüglich der Verlagerungen auch auf den weiteren Ausweichrouten, wie z. B. der Ortsdurchfahrt Simonswald, abgebildet werden. Auch würde sich die Anzahl an verlagerten Fahrzeugen von Glottertal nach Simonswald durch Sekundärmaßnahmen in Glottertal weiter erhöhen. Zur zusätzlichen Bewertung eines ungünstigeren Falls für die Ortsdurchfahrten der Ausweichrouten wird somit angeregt die Annahmen zu den Ausweichverkehren wie oben aufgeführt zu variieren.
- Sollte die darauffolgende Bewertung der Ausweichverkehre auch mit dem ungünstigeren Ansatz nicht eine Unverträglichkeit mit den Nutzungen entlang der Ausweichrouten im Ergebnis feststellen, so würde dies auch für Szenarien mit geringeren Ausweichverkehren gelten.
- Es wurde eine eigene Berechnung der Ausweichverkehre in der Prognose über aktuelle Datengrundlagen aus Fachgutachten aus dem Jahr 2018 durchgeführt. Zunächst zeigt sich eine deutlich geringere Menge an Durchgangsverkehr des DTV-W als in der Untersuchung von PTV [4] (rund 6.400 Kfz/24h gegenüber rund 12.300 Kfz/24h). Zudem ist aufgrund der Daten zur prognostizierten Flottenzusammensetzung ein wesentlich geringerer Anteil des Durchgangsverkehrs von einer Ausdehnung der Umweltzone auf die B 31 betroffen als in der Untersuchung von PTV (rund 320 Kfz/24h gegenüber rund 1.800 Kfz/24h). Die absoluten Werte der ermittelten Ausweichverkehre zeigen im Vergleich zu denen in der Untersuchung PTV von 2015, in der keine Prognose durchgeführt wurde, wesentlich geringere Verkehrsmengen (rund 160 Kfz/24h gegenüber rund 890 Kfz/24h).

- Eine Ermittlung der in der Prognose betroffenen Durchgangsverkehre wird auch durch das RP im Luftreinhalteplan [1] vorgenommen. Das RP verwendet hierfür eine abweichende Methodik. Für die Gesamtanzahl der Fahrzeuge zeigt sich jedoch ein vergleichbares Ergebnis zu den eigenen Berechnungen. Lediglich bei der Differenzierung nach den Fahrzeugarten (Pkw, Infz, Snfz) ergeben sich Abweichungen.
- Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist bei der Untersuchung der PTV als relativ hoch einzuschätzen (rund 20%). Der im LRP genannte Anteil von ca. 11% stammt aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Freiburg aus dem Jahr 2008. Im Rahmen der Erstellung des VEP wurden umfangreiche Erhebungen durchgeführt und ein Verkehrsmodell entwickelt. Der hierbei ermittelte Anteil des Durchgangsverkehrs kann aus unserer Sicht zur weiteren Beurteilung herangezogen werden.
- Der oben erwähnte VEP gibt zwar einen Anteil des Durchgangsverkehrs an allen Kfz aus (ca. 11% wie oben bereits aufgeführt), ein Anteil des Durchgangsverkehrs bezogen auf den Schwerverkehr wird im VEP jedoch nicht genannt. Die Anteile des Durchgangsverkehrs beim Schwerverkehr werden in der Untersuchung von IVU aus dem Jahr 2018 deshalb mit einer Vorgabe des RP ermittelt. Dies führt zu rund 54% für die Schwarzwaldstraße auf Höhe der Brauerei Ganter. Die Vorgabe des RP lautet, dass der Durchgangsverkehr beim Schwerverkehr 2.000 Kfz/24h beträgt. Weitere Erläuterungen werden dazu nicht gegeben. Dieser Ansatz ist aus unserer Sicht nicht schlüssig. Der damit ermittelte Anteil liegt aber zumindest in einer ähnlichen Größenordnung wie in der Untersuchung von PTV. Hierbei wurde im Bereich des Schützenallee-Tunnels ein Anteil von rund 60% festgestellt.
- Zur Prognose der zukünftig durch eine Ausweitung der Umweltzone betroffenen Durchgangsverkehre geht das RP im Entwurf des Luftreinhalteplans jedoch in ihren eigenen Berechnungen von den Werten des Durchgangsverkehrs der PTV aus und erstellt darauf basierend eine Prognose der Ausweichverkehre, die nur noch zu geringen Verkehrsmengen führt. Bei einer Ausgangsbasis des Durchgangsverkehrs entsprechend den Anteilen aus dem VEP würde man in der Prognose entsprechend zu noch geringeren Mengen des Ausweichverkehrs gelangen. Hier ist aber nochmals darauf hinzuweisen, dass hierbei lediglich die Maßnahme der Ausweitung der Umweltzone auf die B 31 berücksichtigt wurde. Weitere umgesetzte bzw. geplante Maßnahmen wurden nicht einbezogen.
- Letztlich sind die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf die Ortsdurchfahrt Simonswald in der Prognose als sehr gering einzustufen. Um eine gesamthafte Darstellung mit allen berücksichtigten Effekten zu erhalten, wird jedoch angeregt die oben aufgeführten Hinweise zu den Maßnahmen und betroffenen Durchgangsverkehren zu berücksichtigen und eine aktualisierte Ermittlung der Verkehrsverlagerungen auf die potentiellen Ausweichrouten vorzunehmen. Dabei sollten dann auch die aktuellen Datengrundlagen (z. B. zu Verkehrsmengen und zur Flottenzusammensetzung) verwendet werden.
- In der Überlagerung der Effekte (Änderung der Flottenzusammensetzung und nicht berücksichtigte Maßnahmen) kann jedoch festgehalten werden, dass die vom Regierungspräsidium ermittelten Zahlen der Zusatzverkehre auf der L 173 und damit in Simonswald tendenziell als zu niedrig einzustufen sind.

3.4.2 Prüfung der Abwägung

Im aktuellen Entwurf des Luftreinhalteplans des RP [1] wird eine Abwägung der Wirkungen der verlagerten Verkehrsmengen auf die Alternativrouten vorgenommen. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Abwägung im aktuellen Entwurf des Luftreinhalteplans aufgeführt:

- Verkehrsverlagerungen führen in den betroffenen Gemeinden entlang der Alternativroute über Glottertal nicht zu Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen und wahrnehmbare Erhöhungen der Lärmimmissionswerte treten nicht auf.
- Prognostizierte Ausweichverkehre sind jedoch aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht zu würdigen. Auf dem Streckenzug erfolgt eine spürbare Zunahme des Schwerverkehrs. Unter dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Sicherheit bestehen erhebliche Bedenken. Die Straßenquerschnitte insbesondere in den OD sind nicht auf eine Aufnahme dieser zusätzlichen Verkehre ausgelegt.
- Deshalb sollen Gegenmaßnahmen wie Verkehrsbeschränkungen und/oder -verbote ergriffen werden.
- Weitere Aussage: es sind keine nennenswerten Ausweichverkehre auf weitere Alternativrouten (also auch auf die OD Simonswald) festzustellen.
- Aber weitere Abwägung des RP: es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Umsetzung von Verkehrsbeschränkungen auf dem Streckenzug L 112/ L 127/L 128 (Streckenzug durch das Glottertal) weitere Ausweichverkehre entstehen.
- Die höhere Straßenverkehrsbehörde wird daher in Abstimmung mit den jeweils zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörden eine Evaluierung eventueller Ausweichverkehre vornehmen und Verkehrszählungen durchführen.
- Auf dieser Grundlage können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen anordnen, soweit in ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechende Beeinträchtigungen durch Ausweichverkehre feststellbar sind, die auf verkehrsrechtliche Maßnahmen des vorliegenden Luftreinhalteplans zurückzuführen sind.
- Die konkrete Umsetzung der flankierenden Maßnahmen wird abgestimmt zwischen den zuständigen Straßenverkehrsbehörden unter Einbeziehung der betroffenen Gemeinden.

Zu den Abwägungen zu potentiellen Verkehrsverlagerungen auf Ausweichrouten:

- Im vorliegenden Luftreinhalteplan sollte eine Abwägung zu möglichen Verkehrsverlagerungen in die OD Simonswald auf Basis prognostizierter Ausweichverkehre durchgeführt werden, welche die unter Abschnitt 3.4 aufgeführten zusätzlichen Einflüsse berücksichtigen (weitere Maßnahmen B 31, Maßnahmen im Glottertal, höherer Anteil verlagelter Durchgangsverkehre).
- Letztlich ist anzumerken, dass sich auch bei Berücksichtigung der weiteren, oben genannten Maßnahmen, aufgrund der zukünftigen Flottenzusammensetzung eine Anzahl der verlagerten Verkehrsmengen auf die Simonswälder Ortsdurchfahrt ergeben wird, die lediglich einem kleinen Anteil der derzeit bestehenden ca. 6.700 Kfz/24h (Verkehrsmonitoring SVZ BW) entspricht. Dennoch könnte beispielsweise durch ein Lkw-Durchfahrtsverbot in der Ortsdurchfahrt Glottertal vor allem Schwerverkehr in die Ortsdurchfahrt Simonswald verlagert werden, der dort besonders hohe Störungen hervorrufen kann.
- Bei der Abwägung der verlagerten Verkehrsmengen ist besonders zu beachten, dass entlang der L 173 durch das Simonswälder Tal vorwiegend Bereiche vorliegen, die der Aufenthalts- und Erholungsfunktion dienen. Dies kam bei den bisherigen Abwägungen noch

nicht ausreichend zur Geltung. Außerdem sind die Straßenquerschnitte insbesondere in den OD nicht auf eine Aufnahme dieser zusätzlichen Verkehre ausgelegt. Deshalb sollte, vor allem im Hinblick auf den Schwerverkehr, eine Zunahme der Verkehrsbelastungen in der Abwägung besonders negativ gewichtet werden.

- Es ist zunächst positiv anzumerken, dass eine Evaluierung eventueller Ausweichverkehre mit Verkehrszählungen durch die Straßenverkehrsbehörden vorgesehen ist. Darauf basierend sollen verkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden, falls Beeinträchtigungen durch Ausweichverkehre festgestellt werden, die auf verkehrsrechtliche Maßnahmen des vorliegenden Luftreinhalteplans zurückzuführen sind. Dabei ist jedoch aus fachlicher Sicht fraglich, wie der Nachweis erbracht werden soll, dass Erhöhungen von Verkehrsbelastungen auf den Ausweichrouten auf die verkehrsrechtlichen Maßnahmen des Luftreinhalteplans zurückzuführen sind. Dies ist aus fachlicher Sicht nicht möglich, wenn nicht zusätzliche Erhebungen, wie z. B. die Ermittlung der Fahrzeuge ohne grüne Plakette, durchgeführt werden. Zudem wäre es für einen Vergleich der Verkehrsmengen notwendig gewesen bereits vor der Umsetzung der Maßnahmen des Luftreinhalteplans Erhebungen zu Fahrzeugen ohne grüne Plakette auf den Ausweichrouten durchzuführen, um einen Vergleich vor und nach Umsetzung der Maßnahmen durchführen zu können.

4 Zusammenfassung

Derzeit läuft die Offenlage und Anhörung zum Planentwurf „Fortschreibung Luftreinhalteplan Freiburg 2018“ des Regierungspräsidiums Freiburg [1]. Die Gemeinde Simonswald wird eine Stellungnahme abgeben, in der auf die Betroffenheit der Gemeinde eingegangen wird.

Für die Gemeinde Simonswald ist von vorrangigem Interesse, ob bzw. wie stark sie durch die geplanten Maßnahmen betroffen sein wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass Verkehrsverlagerungen in das Simonswälder Tal eintreten werden.

In diesem Zusammenhang erfolgen eine verkehrsplanerische Beratung und Unterstützung der fachlichen Argumentation eines Widerspruchs der Gemeinde durch Rapp Trans. Der vorliegende Bericht beinhaltet die Untersuchung und Wertung der vorhandenen verkehrlichen Wirkungsanalysen.

Zunächst wurden der Luftreinhalteplan und die Vielzahl von Grundlagenuntersuchungen des RP Freiburg gesichtet und hinsichtlich der jeweiligen Aussagen in Form von Kurz-Steckbriefen zusammengefasst.

In einem zweiten Schritt wurde geprüft, ob die Maßnahmen des LRP jeweils einzeln bzw. in der Gesamtheit in den verkehrlichen Wirkungsanalysen des Regierungspräsidiums Freiburg berücksichtigt wurden.

Im nächsten Schritt wurde die Verkehrsuntersuchung von PTV [4] gesondert betrachtet, da diese die wesentliche Grundlage der Behandlung möglicher Verkehrsverlagerungen auf Ausweichrouten im Luftreinhalteplan darstellt. Die Untersuchung der PTV prüft modellhaft mögliche Verkehrsverlagerungen auf relevante Alternativrouten durch eine Ausweitung der Umweltzone auf die B 31 in Freiburg.

Daraufhin wurden die Verkehrsuntersuchung und die daraus gezogenen Schlüsse im Entwurf des Luftreinhalteplans [1] hinsichtlich der Plausibilität der Resultate geprüft, die Methodik beurteilt sowie eine Prüfung der Abwägung des Regierungspräsidiums durchgeführt. Nachfolgend werden einige der Erkenntnisse stichwortartig aufgeführt:

- Einer der wesentlichen dabei gewonnenen Erkenntnisse ist, dass bei der Verkehrsuntersuchung von PTV lediglich die Einbeziehung der B 31 in die Umweltzone abgebildet wird. Weitere im Rahmen des Luftreinhalteplans geplanten Maßnahmen lassen sich in der Untersuchung nicht wiederfinden.
- Auch über den Luftreinhalteplan hinausgehende Maßnahmen, wie flankierende Maßnahmen in Glottertal, die zu weiteren Verkehrsverlagerungen führen können, oder die Geschwindigkeitsbeschränkung in Falkensteig, werden nicht in die Untersuchung einbezogen.
- Bei den Ansätzen zum Anteil des Ausweichverkehrs am betroffenen Durchgangsverkehr werden zudem keine unterschiedlichen Varianten geprüft, um auch ungünstigere Szenarien bezüglich möglicher Verkehrsverlagerungen abzubilden.
- Zudem wird festgestellt, dass die verwendeten Daten bei der Verkehrsuntersuchung von PTV [4] nicht dem aktuellen Stand entsprechen. Hierzu gehören Daten zu den Verkehrsbelastungen und der Flottenzusammensetzung bezüglich der Schadstoffklassen. Eine Überarbeitung der Untersuchung auf der Basis aktueller Daten wäre sinnvoll.

- Bei den Abwägungen des Regierungspräsidiums zu verlagerten Verkehrsmengen auf Alternativrouten ist besonders hervorzuheben, dass die erwähnte Evaluierung eventueller Ausweichverkehre mit Verkehrszählungen durch die Straßenverkehrsbehörden zwar positiv ist, deren Erfolg aus fachlicher Sicht jedoch fraglich erscheint, wenn nicht weitergehende Erhebungen durchgeführt werden (z. B. Erhebung der Fahrzeuge ohne grüne Plakette).

Weitere Erkenntnisse und Erläuterungen wurden stichpunktartig aufgeführt und sind den Abschnitten 3.4.1 und 0 zu entnehmen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Ausweitung der Umweltzone auf die B 31 in Freiburg, die umweltsensitive Verkehrssteuerung auf der B 31 in Fahrtrichtung Ost-West und weitere Maßnahmen des LRP, wie die ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der B31, und darüber hinausgehende Maßnahmen, wie z. B. die geplanten verkehrsrechtlichen Maßnahmen in Glottertal, zu einer Erhöhung des Ausweichverkehrs auf der Ortsdurchfahrt Simonswald führen.

Andererseits erfolgt jedoch eine Veränderung der Flottenzusammensetzung bezüglich der Schadstoffklassen, sodass zukünftig immer weniger Fahrzeuge von einer Ausweitung der Umweltzone auf die B 31 in Freiburg betroffen sein werden. Dies wiederum führt zu einer Abnahme des Ausweichverkehrs auf der Ortsdurchfahrt Simonswald.

Es ist aber auch darauf hinzuweisen, dass die Veränderung der Flottenzusammensetzung bezüglich der Schadstoffklassen nur einen Einfluss auf die Verkehrsverlagerungen durch die Ausweitung der Umweltzone auf die B 31 und keinen auf die Verkehrsverlagerungen durch die verkehrsrechtlichen Maßnahmen entlang der B 31 oder auf der Ortsdurchfahrt Glottertal hat.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass die vom Regierungspräsidium ermittelten Zahlen der Zusatzverkehre auf der L 173 und damit in Simonswald tendenziell als zu niedrig einzustufen sind, soweit alle Maßnahmen umgesetzt werden

Rapp Trans AG

W. Wahl *A. Villanyi*

Wolfgang Wahl
Leiter Büro Freiburg

Attila Villanyi
Verkehrsplaner

Freiburg, 12. Dezember 2018 / 2067.268 / VAT

5 Quellen

- [1] Regierungspräsidium Freiburg: Entwurf des Luftreinhalteplans Freiburg, 3. Fortschreibung; Freiburg, 31.10.2018
- [2] Planungsbüro Richter-Richard im Auftrag der Stadt Freiburg: Lärmaktionsplan; Aachen, 23.01.2015
- [3] Rapp Trans AG im Auftrag der Gemeinde Buchenbach: Lärmaktionsplan, Bericht zur förmlichen Beteiligung; Freiburg 30.09.2018
- [4] PTV Transport Consult GmbH im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg: Luftreinhalteplan Freiburg, Verkehrsuntersuchung Umweltzone B 31; Karlsruhe, Februar 2015
- [5] PTV AG: Verkehrsuntersuchung B 31 Stadttunnel Freiburg / Ortsumgehung Falkenstein; Karlsruhe, September 2011
- [6] R+T Ingenieure für Verkehrsplanung im Auftrag der Stadt Freiburg im Breisgau: Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020, Endbericht; Mai 2008
- [7] Modus Consult Ulm GmbH: Luftreinhalte-/Aktionsplan Schramberg- Verkehrsuntersuchung zur Auswirkung von Maßnahmen auf den Straßenverkehr; Ulm, November 2010
- [8] AVISO GmbH: Luftschadstoffemissionskataster 2012 Baden-Württemberg; LUBW; Aachen, 2015
- [9] AVISO GmbH, Wirkungsabschätzung weiterer Maßnahmen für den Ballungsraum Stuttgart, 1. Teilbericht Analyse und Trendprognose 2020; LUBW; Aachen, 2015
- [10] R+T Ingenieure für Verkehrsplanung: Luftreinhalteplanung Freiburg I. Br. - Aktualisierung Verkehrsdaten für Maßnahmenblock 3.1; Darmstadt, April 2018
- [11] IVU Umwelt GmbH im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg: Luftreinhalteplan Freiburg, Wirkungsbetrachtungen / Maßnahmenblock 3.1, Betrachtung von verkehrslenkenden sowie verkehrsbeschränkenden Maßnahmen (ohne Änderung der Ausdehnung der Umweltzone); Freiburg, 17.09.2018
- [12] Ingenieurbüro Rau, AVISO GmbH und R+T Ingenieure für Verkehrsplanung im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg: 3. Fortschreibung Luftreinhalteplan Freiburg, Bestimmung der emissions- und immissionsseitigen Auswirkungen mehrerer verkehrlicher Maßnahmen, Gutachten Block 2.1; Hellbronn, 06.08.2018
- [13] IVU Umwelt GmbH im Auftrag des Regierungspräsidiums Freiburg: Luftreinhalteplan Freiburg, Wirkungsuntersuchung zur Entwicklung der Schadstoffbelastung durch die Einbeziehung der B 31 in die bestehende Umweltzone; Freiburg, 07.12.2015

3

AVS-Export Stand 01.03.2016

Die Statistik beruht auf einem Export des Meldeschnefasserungsprogramms AVS der jeweiligen Orte, außer Gittenbach. Meldung direkt von der Gemeinde.
 Zentral & Simonswäldert Tourismus GmbH & Co. KG - Ansprechpartnerin: Ulrike Schneider, Tel. 07685-9088914, eMail: schneider@zwtourismusland.de

Tourismusstatistik ZwerfälerLand 2016

Ort	2015	2016	Veränderung	2015	2016	Veränderung	2015	2016	Veränderung	2015	2016	Veränderung	2015	2016	Veränderung
Ährbach	3.302	3.224	-2,4	10.528	9.872	-7,1	189	23,3	23,3	23,3	23,3	23,3	23,3	23,3	23,3
Hotels/Gasthöfe/Pensionen	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
privat	156	206	32,1	992	950	-4,2	24	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6	12,6
Ferienwohnungen	509	598	17,5	3.038	3.633	19,6	54	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2	17,2
Bauernhöfe															
Ährbach	7.864	7.784	-1,0	28.160	28.840	2,4	440	18,1	18,1	18,1	18,1	18,1	18,1	18,1	18,1
Hotels/Gasthöfe/Pensionen/Herbergen/Zeltplätze	119	126	5,9	1.599	1.560	-2,4	10	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8
Klinik (Reha & Begleitpersonen)	454	388	-14,7	2.679	2.074	-22,2	47	17,4	17,4	17,4	17,4	17,4	17,4	17,4	17,4
privat	1.516	1.610	6,2	9.093	9.591	5,5	121	22,9	22,9	22,9	22,9	22,9	22,9	22,9	22,9
Ferienwohnungen	4.204	4.251	1,1	22.908	23.650	3,2	203	34,4	34,4	34,4	34,4	34,4	34,4	34,4	34,4
Bauernhöfe															
Ährbach	10.364	8.940	-13,7	7.538	20.026	14,2	177	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2	30,2
Hotels/Gasthöfe/Pensionen	21	102	385,7	125	958	685,4	1	38,1	38,1	38,1	38,1	38,1	38,1	38,1	38,1
privat	120	126	5,0	956	636	-33,5	10	29,1	29,1	29,1	29,1	29,1	29,1	29,1	29,1
Ferienwohnungen	191	225	17,8	1.293	1.296	0,2	33	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9
Bauernhöfe															
Ährbach	434	360	-17,1	1.394	1.288	-7,6	50	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
Hotels/Gasthöfe/Herbergen	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
privat	89	79	-11,2	1.054	1.032	-2,1	18	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9	17,9
Ferienwohnungen	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bauernhöfe															
Ährbach	17.352	18.250	5,2	70.228	68.316	-2,7	964	22,2	22,2	22,2	22,2	22,2	22,2	22,2	22,2
Hotels/Gasthöfe/Pensionen/Herbergen/Camping	453	598	32,0	3.329	3.641	9,4	55	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
privat	1.883	1.591	-15,5	14.505	13.822	-4,7	259	17,5	17,5	17,5	17,5	17,5	17,5	17,5	17,5
Ferienwohnungen	4.784	4.863	1,7	31.536	31.107	-1,4	283	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0	34,0
Bauernhöfe															
Ährbach	21.631	20.937	-3,2	45.973	44.874	-2,4	754	18,6	18,6	18,6	18,6	18,6	18,6	18,6	18,6
Hotels/Gasthöfe/Pensionen/Camping	89	42	-52,8	677	567	-16,4	2	95,6	95,6	95,6	95,6	95,6	95,6	95,6	95,6
privat	1.297	1.172	-9,6	11.403	10.907	-4,3	144	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1
Ferienwohnungen	500	503	0,6	3.777	3.929	4,0	36	31,5	31,5	31,5	31,5	31,5	31,5	31,5	31,5
Bauernhöfe															
Ährbach	20.571	21.116	2,6	64.303	65.600	2,0	37	61,8	61,8	61,8	61,8	61,8	61,8	61,8	61,8
Hotels/Gasthöfe/Pensionen	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
privat	4	81	1925,0	24	557	2.220,8	6	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Ferienwohnungen	824	1.004	21,8	5.358	6.285	17,3	54	30,3	30,3	30,3	30,3	30,3	30,3	30,3	30,3
Bauernhöfe															
Ährbach	81.518	80.671	-1,1	236.144	239.814	1,6	2.841	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3	25,3
Hotels/Gasthöfe/Pensionen/Herbergen/Camping/Zeltplätze	119	126	5,9	1.599	1.560	-2,4	10	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8	48,8
Klinik (Reha & Begleitpersonen)	1.077	1.170	9,1	5.872	6.928	18,0	105	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0
privat	5.059	4.965	-1,9	38.027	37.605	-1,1	576	20,1	20,1	20,1	20,1	20,1	20,1	20,1	20,1
Ferienwohnungen	11.072	11.444	3,3	67.850	69.894	3,0	653	31,2	31,2	31,2	31,2	31,2	31,2	31,2	31,2
Bauernhöfe															

Die Statistik beruht auf einem Export des Meldeschneidungsprogramms AVS der jeweiligen Orts- auf der Cöterbach, Meldung direkt von der Gemeinde. Hinweis: Die Statistik wurde in Bezug auf die Klinik bereinigt. Berücksichtigt werden nur noch die Reha & Begleitpersonen. Etzel & Simonswälder Tourismus GmbH & Co. KG - Ansprechpartner: Ulrike Schneider, Tel. 07685-9088914, eMail: schneider@zwerfaelerland.de

Tourismusstatistik ZwiTälerLand 2017

Ort	2016	2017	Veränderung	Berücksichtigt	2016	2017	Veränderung	Anteil am Gesamtumsatz	Anteil am Umsatz	Anteil am Umsatz	Anteil am Umsatz
Herrngiersdorf											
Hotels/Casthöfe/Pensionen	3.224	3.342	3,7	9.872	10.661	8,0	20,1	150	20,1	21,7	20,1
privat	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0
Ferienwohnungen	206	290	40,8	950	1.075	13,2	11,1	26	11,1	27	12,1
Bauernhöfe	598	582	-2,7	3.633	3.632	0,0	20,5	54	20,5	54	20,5
Lärz											
Hotels/Casthöfe/Pensionen/Herbergen/Zeltplätze	7.784	6.967	-10,5	28.840	25.805	-10,5	41,5	105	41,5	35,5	35,5
Klinik (Reha & Begleitpersonen)	126	100	-20,6	1.560	1.135	-27,2	10	10	47,6	10	47,6
privat	368	360	-2,2	2.074	2.279	7,0	56	56	11,3	47	14,4
Ferienwohnungen	1.610	1.402	-12,9	9.631	8.815	-8,0	118	118	25,0	103	26,1
Bauernhöfe	4.251	4.253	0,0	23.650	22.325	-5,6	187	187	36,6	183	37,2
Lüttenbach											
Hotels/Casthöfe/Pensionen	8.940	9.150	2,8	20.076	23.433	17,0	177	177	34,5	177	40,4
privat	102	99	-2,9	958	918	-4,2	12	12	24,3	18	15,5
Ferienwohnungen	126	161	27,8	636	831	30,7	7	7	27,7	4	63,3
Bauernhöfe	725	195	-13,3	1.290	1.298	0,6	37	37	10,6	37	10,7
Mittenbach											
Hotels/Casthöfe/Herbergen	360	494	37,2	1.286	1.601	24,5	72	72	5,4	56	8,7
privat	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0
Ferienwohnungen	79	83	5,1	1.032	997	-3,4	18	18	17,5	18	16,9
Bauernhöfe	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0
Sprungwald											
Hotels/Casthöfe/Pensionen/Herbergen/Camping	18.250	18.246	0,0	68.316	66.275	-3,0	914	914	22,8	914	22,1
privat	598	349	-41,6	3.329	2.471	-25,8	49	49	20,7	41	18,4
Ferienwohnungen	1.691	1.863	10,2	13.822	14.278	2,8	247	247	17,1	240	18,1
Bauernhöfe	4.863	4.818	-0,9	31.107	31.271	0,5	283	283	33,5	271	35,2
Waldkirch											
Hotels/Casthöfe/Pensionen/Camping	20.937	23.388	11,7	44.874	50.259	12,0	677	677	20,2	673	22,8
privat	42	0	-100,0	567	0	-100,0	1	1	172,9	0	0,0
Ferienwohnungen	1.172	1.600	36,5	10.977	13.431	23,0	153	153	21,8	154	26,6
Bauernhöfe	503	385	-23,5	3.923	2.874	-26,9	36	36	33,3	24	36,5
Wittichen											
Hotels/Casthöfe/Pensionen	21.116	21.183	0,2	66.600	68.966	3,6	265	265	76,6	265	79,3
privat	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0,0
Ferienwohnungen	81	112	38,3	557	701	25,9	10	10	17,0	13	16,4
Bauernhöfe	1.004	1.150	14,5	6.285	7.007	11,5	54	54	35,5	54	39,6
Zellhausen											
Hotels/Casthöfe/Pensionen/Herbergen/Camping/Zeltplätze	80.611	82.780	2,7	239.814	247.000	3,0	2.670	2.670	27,4	2.590	28,1
Klinik (Reha & Begleitpersonen)	126	100	-20,6	1.560	1.135	-27,2	10	10	47,6	10	47,6
privat	1.170	808	-27,2	6.928	5.608	-19,1	118	118	17,9	105	16,1
Ferienwohnungen	4.965	5.571	11,0	37.605	40.063	6,5	579	579	19,8	559	21,9
Bauernhöfe	11.444	11.383	-0,5	69.894	68.407	-2,1	69	69	99,8	69	99,8

Die Statistik beruht auf einem Export des Meldeschneidfassungsprogramms AVS der jeweiligen Orte, außer Cöthenbach, Meldung direkt von der Gemeinde. Hinweis: Die Statistik wurde in Bezug auf die Klinik beringt. Berücksichtigt werden nur noch die Reha & Begeleitpersonen.

Allgemein nach Monaten

18.12.2018

Auswahlkriterie

Jahr: 2018

Firma: Alle

Objekt: Alle

Objektart: Alle

Kurtaxzone Alle

Kurtaxort: Alle

Keine gesperrten nein

Monat	Ankünfte	Personen	Übernachtungen	Meldescheine	Aufenthaltsdauer	Kurabgabe	Bettenanzahl	Auslastung in %
JANUAR	586	1.121	2.414	254	2,15	2.390,20	1323	5,89
FEBRUAR	510	528	1.980	149	3,75	1.909,50	1325	5,34
MÄRZ	1.077	1.120	3.224	312	2,88	3.645,15	1331	7,81
APRIL	1.588	1.935	5.859	589	3,03	7.392,90	1331	14,67
MAI	3.118	3.426	12.861	1.068	3,75	17.922,70	1331	31,17
JUNI	2.450	3.021	11.157	936	3,69	15.998,95	1331	27,94
JULI	3.472	3.954	20.182	1.134	5,10	25.149,35	1331	48,91
AUGUST	3.284	4.122	21.621	1.232	5,25	27.737,15	1331	52,40
SEPTEMBER	2.463	3.001	10.758	990	3,58	17.164,60	1334	26,87
OKTOBER	1.551	1.913	7.480	603	3,91	10.470,90	1335	18,07
NOVEMBER	324	462	987	95	2,14	1.259,70	1335	2,46
DEZEMBER	45	99	209	25	2,11	241,30	1335	0,51
Gesamt	20.468		98.732			131.282,40		

Allgemein nach Monaten

18.12.2018

Auswahlkriterie

Jahr: 2018
 Objekt: Alle
 Kurtaxzone: Alle
 Keine gesperrten: nein
 Firma: Alle
 Objektart: Alle
 Kurtaxort: Alle

Monat	Ankünfte	Personen	Übernachtungen	Meldescheine	Aufenthaltsdauer	Kurabgabe	Bettenanzahl	Auslastung in %
JANUAR	491	595	1.016	99	1,71	699,20	279	11,75
FEBRUAR	440	446	901	91	2,02	796,10	279	11,53
MÄRZ	680	688	1.637	109	2,38	931,00	279	18,93
APRIL	832	929	2.109	151	2,27	1.364,20	279	25,20
MAI	1.025	1.074	2.860	223	2,66	2.999,15	279	33,07
JUNI	945	1.039	2.087	157	2,01	1.957,00	279	24,93
JULI	1.233	1.320	2.874	228	2,18	2.977,30	279	33,23
AUGUST	853	948	2.820	253	2,97	3.938,70	279	32,60
SEPTEMBER	448	503	1.287	185	2,56	2.069,10	279	15,38
OKTOBER	262	315	876	160	2,78	1.318,60	279	10,13
NOVEMBER	114	129	349	60	2,71	543,40	279	4,17
DEZEMBER	41	54	138	26	2,56	214,70	279	1,60
Gesamt	7.364		18.954			19.808,45		

ANLAGE

4

