

Hat sich das Regierungspräsidium die Verkehrszahlen an der B31 für den Luftreinhalteplan schön gerechnet?

Ein Faktencheck

forum dreisamufer | 24. Januar 2019 | www.dreisamufer.de

Der [Entwurf für den Luftreinhalteplan 2018](#) (im Folgenden: „Entwurf“) ist unter dem Druck der Verwaltungsgerichte seit den [Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018](#) zu Diesel-Fahrverboten entstanden. Die Gerichte verlangen von den zuständigen Behörden effektive Maßnahmen, die kurzfristig die Einhaltung des gesetzlichen Grenzwerts sicherstellen. Sonst drohen Zwangsgeld und sogar Zwangshaft. Es geht uns im Folgenden nicht um die sachliche Begründetheit dieses Grenzwerts und auch nicht um die Sinnhaftigkeit von Fahrverboten oder den Erfolg des Luftreinhalteplans des Regierungspräsidiums, der unbedingt zu wünschen wäre. Es soll vielmehr auf dem Hintergrund der gegebenen rechtlichen Lage ein vielleicht auch für andere Fälle aufschlussreiches und ärgerliches Detail von hoffentlich nicht typischem Verwaltungshandeln unter die Lupe genommen werden.

Der Halbjahreswert für Stickstoffdioxid (NO₂) lag an der Messstelle Schwarzwaldstraße an der B31 im Juni 2018 bei 51 µg NO₂ pro m³ Luft, der gesetzliche Grenzwert aber bei 40 µg. Der Entwurf des Regierungspräsidiums (RP) zum zwingend aufzustellenden Luftreinhalteplan sieht verschiedene Maßnahmen vor, die bis Ende 2020 zur Einhaltung des Grenzwerts führen sollen und prognostiziert für die einzelnen Maßnahmen jeweils eine bestimmte Reduzierung der zu erwartenden Messwerte: Flottenerneuerung -5,9 µg, Tempo 30 auf der B31 ganztags -0,8 µg, Pfortnerampel vor der Tunneleinfahrt im Osten -0,9 µg, Einbeziehung der B31 in die grüne Umweltzone -1,7 µg. Diese Prognosen summieren sich auf eine Absenkung des NO₂-Werts um 9,3 µg auf 41,7 µg bis 2020. Weitere Maßnahmen, vor allem Dieselfahrverbote, sieht der Plan nur vor, wenn die prognostizierten Messwerte gerissen werden. Mehr sei auch voraussichtlich nicht erforderlich, argumentiert der Entwurf. Der Schienenersatzverkehr wegen der Sperrung der Höllentalbahn zwischen 1. März und 31. Oktober 2018 habe nämlich zu einem außerplanmäßigen Anstieg des NO₂-Werts geführt, der nach Ende der Bauarbeiten an der Bahnstrecke wieder automatisch zu einer entsprechenden Absenkung der NO₂-Immissionen an der B31 führen müsse. Dieser Effekt wird vom RP mit -2 µg geschätzt, sodass das Ziel der Einhaltung des Grenzwerts bis 2020 mit den geplanten Maßnahmen erreicht werden könne (rechnerisch 39,7 µg). Das klingt schlüssig.

Es erscheint schon fraglich ob die Gerichte und die EU-Kommission den überlangen Zeithorizont bis Ende 2020 akzeptieren werden, nachdem die Grenzwerte an der Schwarzwaldstraße seit Jahren gerissen werden und schlicht nichts unternommen wurde. Ein Plan, der mit hoher Wahrscheinlichkeit seine erklärten Ziele

bereits nach den eigenen Vorgaben noch nicht einmal bis 2020 erreichen könnte, wäre aber sicher von den Verwaltungsgerichten kassiert worden. Das RP musste also zwingend den 40 µg-Grenzwert in seinem Entwurf vorrechnen können. Ohne die prognostizierte Absenkung der Messwerte um 2 µg durch Wegfall des Schienenersatzverkehrs hätte das aber (ohne Dieselfahrverbote) nicht gelingen können.

Der Entwurf führt zur Begründung dieser Prognose Folgendes aus:

Aufgrund der Sperrung der Höllentalbahn verkehrt zwischen Freiburg und Neustadt bzw. Kirchzarten via Schwarzwaldstraße seit März 2018 bis voraussichtlich 31.10.2018 ein zusätzlicher Schienenersatzverkehr, der den DTV(sNfz), entsprechend erhöht. Die Auswertung des Fahrplans für den Schienenersatzverkehr ergab, dass je nach Auslastung zu den Hauptverkehrszeiten pro Tag zwischen 456 bis 514 zusätzliche Busse die Verkehrsmessstation Freiburg-Schwarzwaldstraße passieren. Im Vergleich zum Jahr 2017 passierten daher in 2018 täglich durchschnittlich 20 % sNfz mehr die Verkehrsmessstation Freiburg-Schwarzwaldstraße (Abbildung 4.2-3). Dies führt zu erhöhten NO_x-Emissionen, die sich auch im NO₂-Immissionsniveau bemerkbar machen. (Seite 43) (...) Anhand der Zählraten der Verkehrszählstelle Freiburg-Osttunnel der Straßenverkehrszentrale (SVZ) kann der Anstieg des DTV(sNfz) durch den zusätzlichen Schienenersatzverkehr dargestellt werden [17] (Seite 44).

Anm. d. Verf.: DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke / sNfz = schwere Nutzfahrzeuge / Soweit im Folgenden auf die Ergebnisse der automatischen Verkehrszählung der SVZ verwiesen wird, können diese entweder direkt auf ihrer Homepage (<http://www.svz-bw.de/358.html>) eingesehen werden oder einer Exceltabelle entnommen werden (siehe: <http://www.dreisamufer.de/aktuell.html>), die auch Excel-Anfängern eine einfache Auswertung erlaubt – Einzelheiten siehe dort.

Der auf Seite 44 des Entwurfs in der Fußnote 17 genannte Beleg für den Anstieg des „DTV/sNfz“ verweist auf eine, als *Anlage 1* beigefügte, nicht veröffentlichte Quelle:

Regierungspräsidium Freiburg, Referat 54.1, „Auswirkung des Schienenersatzverkehrs der Höllentalbahn auf den DTV (sNfz) in der Schwarzwaldstraße,“ Freiburg, 2018

Zusammenfassend heißt es dann im Entwurf:

Durch den in Kapitel 4.2.1 (Abbildung 4.2-3) beschriebenen Schienenersatzverkehr für die zur Zeit gesperrte Höllentalbahn, verkehren derzeit ca. 500 zusätzliche Busse (ca.20 % mehr sNfz als 2017) an der Verkehrsmessstation Freiburg-Schwarzwaldstraße, sodass hierdurch eine NO₂-Zusatzbelastung von ca. 2 µg/m³ entsteht. (Seite 67)

Das klingt alles streng wissenschaftlich und nach gehobenem Sachverstand. Tatsächlich sind fast alle diese Behauptungen nachweisbar falsch und geeignet, den positiven Effekt des Wegfalls des Schienenersatzverkehrs 2019 auf 2,0 µg/m³ schön zu rechnen, während tatsächlich nur ein Rückgang von etwa 0,6 µg/m³ zu erwarten sein dürfte.

1. Der Schienenersatzverkehr zwischen März und Oktober 2018 hat tagesdurchschnittlich gegenüber dem Vergleichszeitraum 2017 nicht rund 500, wie das RP behauptet, sondern höchstens ca. 340 Busse mehr auf die Straße gebracht (also nur ca. 2/3 der behaupteten Zahl).
2. Das RP hat bei der Auswertung des Fahrplans für den Ersatzverkehr den Pendelverkehr zwischen Freiburg-Lassbergstraße und Kirchzarten (Linie D) mitgezählt, der auf die Zählstelle Schwarzwaldstraße überhaupt keine Auswirkungen haben kann und hat damit bereits bei seiner eigenen Prognoserechnung rund 120 Busse, also rund ¼ zu viel gezählt.
3. Das RP vergleicht in unzulässiger Weise zwei verschiedene Werte, nämlich den für „sNfz“ (schwere Nutzfahrzeuge), gemessen von der [LUBW \(Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg\)](#) an der Zählstelle Schwarzwaldstraße für den Gesamtquerschnitt der B31 einschließlich Schwarz-

waldstraße und dem Wert für „SV“ (= Schwerverkehr), gemessen von der [SVZ \(Straßenverkehrs-zentrale\)](#) im Osttunnel. Darüber hinaus will es mit dem Anstieg dieser Werte (die beide weit mehr als nur Busse erfassen) seine fehlerhafte Busprognose belegen

4. Im Vergleich zum Jahreswert 2017 hat die Zahl der „sNfz“ an der Zählstelle Schwarzwaldstraße der LUBW von Januar bis Juni 2018 (Grundlage des Entwurfs waren die Halbjahreswerte 2018) nicht um 20 %, sondern um 11 %, die des „SV“ an der Zählstelle Osttunnel der SVZ im Vergleichszeitraum (jeweils Januar bis Juni) um 8 % zugenommen.
5. Weil die prognostizierte Abnahme des NO₂-Werts vom RP bereits von geschätzten 1,6 µg/m³ auf 2,0 µg/m³, also um rund ¼ „aufgerundet“ worden war, ist die tatsächlich (gegenüber dem vom RP behaupteten Anstieg des Schwerverkehrs von +20 %) deutlich niedrigere Zusatzbelastung durch den Schienenersatzverkehr auf diesen Wert (1,6 µg/m³) zu beziehen. Im Jahresmittel 2018 sind aber (auf Basis der Werte bis November) nur knapp 250 zusätzliche Busse zu erwarten, deren Wegfall 2019 dann auch nur zu einer entsprechend niedrigeren Absenkung des NO₂-Immissionswerts von rund 0,6 µg/m³ führen kann.

1. Schienenersatzverkehr 2018: täglich 500 Busse mehr?

Während der Bauarbeiten an der Höllentalstrecke (1. März bis 31. Oktober 2018) war ein Schienenersatzverkehr mit vier Buslinien eingerichtet: Die **Linie A** verkehrte im Direktverkehr zwischen Freiburg ZOB (= zentraler Omnibus-Bahnhof am Hauptbahnhof) und Titisee-Neustadt ohne Zwischenhalte, die **Linie B** bediente die gleiche Verbindung aber mit allen Zwischenhalten (außer Freiburg-Lassbergstraße), die **Linie C** die Direktverbindung FR ZOB mit Kirchzarten-Bahnhof und die **Linie D** den Pendelverkehr zwischen FR Littenweiler (Lassbergstraße) und Kirchzarten-Bahnhof. Alle Busse, auch der „Lokal-Bus“ der Linie B haben zwischen Freiburg und Kirchzarten die B31 benutzt, also die Tunnelstrecke Schützenallee-Tunnel / Kappler Tunnel. In der Galerie zwischen diesen beiden Tunnelbauwerken befindet sich die automatische Zählstelle der SVZ, die alle KFZ differenziert nach verschiedenen Kategorien (darunter auch Busse) erfasst. Die durchschnittlichen Monatswerte werden laufend (mit einer Verzögerung von rund einem Monat) veröffentlicht. Diese Messstelle hat also auch den zusätzlichen Schienenersatzverkehr präzise und vollständig gezählt, so dass die umständlichen und mehr als „ungenauen“ Hochrechnungen des RP auf Basis von Fahrplanauswertungen gar nicht erforderlich waren. Im Zeitraum März bis Oktober 2018, also während des Schienenersatzverkehrs, haben tagesdurchschnittlich 511 Busse diese Zählstelle passiert (beide Richtungen zusammen), während im gleichen Zeitraum 2017 nur 170 Busse dort gezählt worden waren. Die DTV_{Bus} (= durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) ist also um 341 Busse angestiegen (entspricht im Schnitt des ganzen Jahres ca. 227) und nicht um 500. Dieser Wert war auch bereits zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Entwurfs zum Luftreinhalteplan im Oktober 2018 durch die SVZ identisch ausgewiesen (Durchschnitt März bis August 2018: 511 Busse).

2. Hat das RP die Zahl der Busverbindungen im Fahrplan der SBG falsch gezählt?

Eine Auswertung der fahrplanmäßigen Verbindungen der „SBG SüdbadenBus Gesellschaft mbH“ (SBG) während des Schienenersatzverkehrs (vgl. [Anlage 2](#)) enthält die folgende Tabelle.

Busse im Schienenersatzverkehr von 1.3.2018 bis 31.10.2018

Fahrplanauswertung (SBG-Fahrplan Nr. 915 Stand 7.2.2018 Anlage 2)					
➔ Richtung Osten					
Linie	Strecke	Mo-Fr	Sa	So	Ø ⁽¹⁾
A	FR ZOB - Titisee-Neustadt	28	27	27	28
B	FR ZOB - Kirchzarten - Titisee-Neustadt	39	34	34	38
C	FR ZOB - Kirchzarten	28	27	27	28
Summe Linien A / B / C		95	88	88	93
D	FR Lassbergstraße - Kirchzarten	32	30	29	31
➔ Insges. Richtung Osten (A / B / C / D)		127	118	117	124
← Richtung Westen					
A	Titisee-Neustadt - FR ZOB	35	27	28	33
B	Titisee-Neustadt - Kirchzarten - FR ZOB	36	31	31	35
C	Kirchzarten - FR ZOB	28	24	24	27
Summe Linien A / B / C		99	82	83	94
D	Kirchzarten – FR Lassbergstraße	31	26	27	30
← Insges. Richtung Westen (A / B / C / D)		130	108	110	124
➔← Summe beide Richtungen					
Summe beide Richtungen ohne FR Lassbergstraße		194	170	171	187
<i>Summe beide Richtungen ohne FR Lassbergstraße (x 2)</i>		<i>388</i>	<i>340</i>	<i>342</i>	<i>375</i>
mit FR Lassbergstraße		257	226	227	248

Regierungspräsidium (Anlage 1, Seite 2)					
➔FR -Titisee-Neustadt		67	61	61	65
➔FR - Kirchzarten		60	58	58	59
← Titisee-Neustadt - FR		71	58	58	67
← Kirchzarten - FR		60	51	52	58
Summe beide Richtungen		258	228	229	250
<i>Summe beide Richtungen (x 2)</i>		<i>516⁽²⁾</i>	<i>456</i>	<i>458</i>	<i>499</i>

<i>Differenz (beide Richt.) Reg.Präs. – Fahrplanausw. (x 2)</i>		<i>-128</i>	<i>-116</i>	<i>-116</i>	<i>-125</i>
---	--	-------------	-------------	-------------	-------------

(1) Differenzen zwischen Einzel- und Summenwerten sind Rundungsdifferenzen

(2) In Anlage 1 irrtümlich: „514“ (vom RP falsch multipliziert: $258 \times 2 = 516$ und nicht 514)

Keine der Linien A, B und C hat die Haltestelle Lassbergstraße angefahren. Die Linie A war ein Direktbus nach Titisee-Neustadt, die Linie C ein Direktbus nach Kirchzarten. Nur die Linie B hat alle Haltestellen zwischen FR-ZOB und Titisee-Neustadt (mit Ausnahme FR Lassbergstraße) bedient. In der im Luftreinhalteplan (Seite 44, Fußnote 17) genannten Quelle (siehe Anlage 1) gibt das RP im Tagesmittel 250 Fahrten des Schienenersatzverkehrs an der Zählstelle Schwarzwaldstraße an (Summe beider Richtungen). Tatsächlich weist der Fahrplan aber nur 187 Fahrten aus, also 63 weniger, als das RP angegeben hatte. Ursache: das RP hat auch die Fahrten der Linie D (Pendelverkehr FR Lassbergstraße – Kirchzarten und zurück) mitgerechnet, der aber die Verkehrszunahme an der Schwarzwaldstraße überhaupt nicht berühren kann. Dies ergibt der Vergleich der gelb markierten Zeilen in der Tabelle. (Der geringfügige Unterschied von zwei Bussen pro Tag zwischen

beiden Fahrplanauszählungen (insgesamt 250 bzw. 248 Busse) beruht auf Zählfehlern des RP, möglicherweise aber auch des Unterzeichners bei der mühsamen Auszählung der im Fahrplan ausgewiesenen Verbindungen, spielt aber im Ergebnis keine Rolle.)

Zusätzlich müsste eigentlich berücksichtigt werden, dass das RP seinen ausgezählten Wert (250 Busse täglich) umstandslos verdoppelt hat. Das geht auf einen Hinweis der SBG zurück, sie werde während des Schienenersatzverkehrs regelmäßig für jede Verbindung zwei Busse zur Verfügung stellen. Tatsächlich ist dies aber keineswegs immer geschehen. Vor allem die Spätverbindungen abends wurden jeweils mit nur einem Fahrzeug bedient.

Festzuhalten bleibt also, dass mit der Zählstelle der SVZ verlässliche und aktuelle Zählwerte des zusätzlichen Busverkehrs vorlagen, die einen Rückgriff auf umständliche und ungenaue Fahrplanauswertungen völlig überflüssig machten. Wenn aber gleichwohl darauf zurückgegriffen werden soll: der Fahrplan der SBG könnte höchstens eine durchschnittliche tägliche Zunahme des Busverkehrs an der Zählstelle Schwarzwaldstraße in den acht Monaten der Bahnspernung von 375 Bussen (2 x 187), im Jahresmittel also von rund 250 Bussen belegen, nicht aber von 500.

3. Vergleich des RP bei der Verkehrsstatistik Äpfel mit Birnen?

Der Verkehr an der B31 wird in Freiburg an zwei unterschiedlichen Stellen, von unterschiedlichen Behörden, mit unterschiedlichen Methoden und differenziert nach nicht vergleichbaren Fahrzeugkategorien gezählt. Die [LUBW \(Landesanstalt für Umwelt\)](#) zählt an der Schwarzwaldstraße ungefähr in Höhe der von ihr ebenfalls betriebenen Luftmessstelle (Tunnelausfahrt Schützenallee Richtung Ganter) alle Fahrzeuge auf dem Gesamtquerschnitt der B31. Gezählt wird mittels Seitenradar, eine Methode, bei der die Fahrzeuge auf Grund ihrer Länge und ihres geometrischen Profils nach verschiedenen Klassen detektiert werden. Dabei werden PKW und kleinere Transporter gemeinsam ausgewiesen und daneben „Infz“ (= leichte Nutzfahrzeuge) und „sNfz“ (= schwere Nutzfahrzeuge, LKW mit Anhänger, Sattelzüge und Busse, [vgl. Bericht 2015, Seite 55](#)). Die dortige Zählstelle hat 2017 eine Gesamtbelastung von tagesdurchschnittlich 53.900 KFZ erfasst. Die zweite Zählstelle wird von der [SVZ \(Straßenverkehrszone Baden-Württemberg\)](#) in der Galerie zwischen den beiden Tunneln im Freiburger Osten unterhalten. Sie erfasst nur den Tunnelverkehr, nicht aber die Verkehre die auf der Schwarzwaldstraße ostwärts die Stadt verlassen oder westwärts in sie einfahren, also nur rund 2/3 des Verkehrs im Gesamtquerschnitt (DTV für 2017: 33.521 KFZ). Diese Zählstelle detektiert die Fahrzeuge mit Hilfe von im Straßenbelag in jeder Fahrspur eingelassenen Magnetschleifen. Auf Grund der ermittelten Achsmasse und dem Achsabstand können so sieben verschiedene Fahrzeugarten differenziert werden: PKW, PKW mit Anhänger, LfW ($\leq 3,5t$), LKW, LKW mit Anhänger, Busse, Sattelzüge. Diese Zählstatistik fasst alle LKW ($>3,5t$), LKW mit Anhänger, Sattelzüge und Busse zur Sammelkategorie „SV“ (= Schwerverkehr) zusammen. Die Kategorie „sNfz“ der LUBW ist also mit der Kategorie „SV“ der SVZ nicht identisch, weil beim Schwerverkehr („SV“) auch kleinere LKW (z.B. „Sprinter“ $>3,5t$) erfasst sind, die bei der LUBW unter „Infz“ fallen. Insofern vermischt das RP in unzulässiger Weise beide Zählungen, wenn in der Abbildung 4.2-3 ([Seite 44 des Entwurfs](#)) zwar auf die Kategorie „sNfz“ (LUBW) für den Gesamtquerschnitt verwiesen wird, gleichzeitig aber tatsächlich die Zahlenwerte für „SV“ angegeben werden, wie sie nur im Osttunnel von der SVZ gezählt wurden. Anders formuliert: die Werte für „sNfz“ beziehen sich auf die rund um die Hälfte höheren Verkehrszahlen im Gesamtquerschnitt der B31, die aber gleichzeitig (wegen der Nichtberücksichtigung der Kategorie „Infz“) mit den Werten für „SV“, wie sie (nur) im Tunnel gezählt werden, schon systematisch nicht vergleichbar sind. Mit der Entwicklung der Zahlen des Busverkehrs haben ohnehin beide Werte nur

indirekt etwas zu tun: der Busverkehr hat im Jahresdurchschnitt 2017 nur rund 5 % des von der SVZ gezählten Schwerverkehrs („SV“) ausgemacht. Der Anstieg beider Werte (SV und sNfz) erlaubt also nur sehr eingeschränkte Rückschlüsse auf die Entwicklung des Busverkehrs. Ob sich diese unzulässige Vermengung unterschiedlicher, nicht unmittelbar vergleichbarer Verkehrsstatistiken auch auf weitere Schlussfolgerungen des Entwurfs zum Luftreinhalteplan auswirkt, ist möglich, kann aber von mir nicht beurteilt werden.

4. Hat das RP die Zunahme des Schwerverkehrs 2018 zu hoch angesetzt?

Die Behauptung der Schwerverkehr habe (wegen der Zunahme beim Busverkehr) 2018 gegenüber 2017 um 20 % zugenommen ist offensichtlich falsch und träfe auch dann nicht zu, wenn man 500 zusätzliche Busse wegen des Schienenersatzverkehrs annähme. Für den Wert „SV“ der SVZ von Januar bis Juli 2018 (täglich 3.450) ist gegenüber dem Jahreswert für 2017 (3.122) eine Zunahme von 10,5 % zu errechnen. Der sinnvollere Vergleich identischer Monatszeiträume (jeweils Januar bis Juli) ergibt sogar eine Zunahme von nur 8,7 %. Ähnlich die Ergebnisse für den Wert „sNfz“ der LUBW: im Jahr 2017: 3.200 Fahrzeuge, 2018 (Halbjahresergebnis): 3.541. Das entspricht einer Zunahme um 10,6 %. Für die Abschätzung einer Erhöhung der NO₂-Immissionswerte um 2 µg/m³ und seine entsprechende Absenkung 2019 unterstellt aber das RP einen Anstieg des Schwerverkehrs um 20 %, der in keinem Fall vorliegt.

5. Hat sich das RP die zu erwartete Absenkung der NO₂-Immissionen schön gerechnet?

Aus dem Entwurf (*Seite 67*) und der zu Grunde gelegten Ausarbeitung des RP (*Anlage 1, Entwurf Seite 44, Fußnote 17*) ergibt sich, dass das RP aus dem angeblichen Anstieg des Schwerverkehrs 2017/2018 um 20 % nach „überschlägiger Prognose“ eine Abnahme der NO₂-Jahresimmission von 1,6 µg/m³ für 2019 folgert, der (mal so nebenbei um ¼) auf 2 µg/m³ „aufgerundet“ wird. Dieser Wert findet sich (ohne Hinweis auf die großzügige Aufrundung) im Entwurf zum Luftreinhalteplan (*Seite 44 und 67*). Die Zahl der Busse hat 2018 (bis November) um exakt 249 zugenommen. Für alle 12 Monate 2019 sind noch leicht niedrigere Werte zu erwarten. Die LUBW hat für 2017 eine DTV für schwere Nutzfahrzeuge (sNfz) von 3.200 ermittelt. Der Wegfall des Schienenersatzverkehrs 2019 kann also maximal zu einer Reduzierung des Schwerverkehrs (sNfz) um 7,8 % führen (ca. $250 \div 3.200$). Wenn aber die Abnahme des Schwerverkehrs 2019 durch Wegfall des Schienenersatzverkehrs nicht 20 % sondern maximal 7,8 % beim Schwerverkehr ausmachen wird, dann muss die Prognose zur NO₂-Reduzierung entsprechend korrigiert werden: statt einem Rückgang von 1,6 µg/m³ ist nur noch einer von knapp über 0,6 µg/m³ zu erwarten ($1,6 \div 20 \times 7,8$). Das Ziel, Absenkung der NO₂-Immissionen unter den Grenzwert von 40 µg/m³ NO₂, würde damit aber mit den dann 2020 verbleibenden rund 41 µg/m³ ($41,7 - 0,6$) nicht erreicht werden können.

Ergebnis:

Es gibt also unter all diesen Gesichtspunkten mehr als deutliche Anhaltspunkte dafür, dass sich das Regierungspräsidium die Verkehrszahlen an der B31 schön gerechnet hat, um der Öffentlichkeit und vielleicht auch dem Verwaltungsgericht ein Erreichen des Grenzwerts bis 2020 ohne Dieselfahrverbote verkaufen zu können. Seriös wäre das nicht und Vertrauen in gesetzmäßiges, verlässliches und transparentes Verwaltungshandeln („best practice“) würde dadurch auch nicht geschaffen sondern eher das Gegenteil.

Freiburg, den 24. Januar 2019 – Kurt Höllwarth

Abkürzungen:

DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (KFZ in 24h)
INfz	leichte Nutzfahrzeuge
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
mg/m ³	Mikrogramm pro Kubikmeter (Luft)
NO ₂	Stickstoffdioxid
RP	Regierungspräsidium
sNfz	schwere Nutzfahrzeuge
SV	Schwerverkehr
SVZ	Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg