



HESSISCHER LANDTAG

02. 08. 2021

Kleine Anfrage

Tobias Eckert (SPD) vom 10.06.2021

Fahrverbot im Vorentwurf für die zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Limburg

und

Antwort

Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung Fragesteller:

Im Vorentwurf des Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz für die zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Limburg an der Lahn wird seitens des Landes ein Fahrverbot vorgeschlagen, durch das etwa der Schiedetunnel unter anderem von älteren Dieselfahrzeugen nicht mehr genutzt werden könnte. Im Zuge des Luftreinhalteplans sollen der Stadt Limburg durch die hessischen Ministerien zentrale Bausteine des Masterplans Mobilität abgelehnt werden, die zu einer echten Verkehrswende in der Innenstadt und damit zu einer deutlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führen würden. Daher widersprechen Stadt und Landkreis dem Vorschlag des Landes und haben dazu gemeinsam die Minister Priska Hinz und Tarek Al-Wazir angeschrieben.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wie folgt:

Frage 1. Warum lehnt die Landesregierung zentrale Bausteine des Limburger Masterplans Mobilität ab, die zu einer echten Verkehrswende in der Innenstadt und damit zu einer deutlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führen würden?

Die Hessische Landesregierung begrüßt ausdrücklich die mit dem 2019 von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Limburg beschlossenen Masterplan Mobilität 2030 eingeleitete Mobilitätswende. Lediglich das dort skizzierte Innenstadtführungskonzept kann mit dem Ziel der Landesregierung, das möglicherweise nötig werdende streckenbezogene Fahrverbot räumlich und zeitlich so kurz wie möglich zu halten, aus Gründen der Luftreinhaltung nicht in Einklang gebracht werden und wird deshalb abgelehnt. Der Vorschlag der Stadt würde weitergehende Fahrverbote notwendig machen. Dies widerspricht dem Interesse der Landesregierung, Fahrverbote auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.

Die von der Stadt vorgelegten Verkehrsmodellberechnungen zeigen, dass es auch bei einer stufenweisen Umsetzung des Innenstadtführungskonzeptes zu einer deutlichen verkehrlichen Mehrbelastung auf Teilen der Schiede kommen würde. Dies würde unweigerlich zu einer Verschlechterung der dortigen lufthygienischen Situation führen.

Frage 2. Wie beurteilt die Landesregierung den Widerspruch der Stadt Limburg und des Landkreises Limburg-Weilburg zum Vorentwurf für die zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans?

Die Einwände der Stadt Limburg und des Landkreises Limburg-Weilburg zum (verwaltungsin-
ternen) Vorentwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Gebiet Mittel- und Nordhessen beziehen sich insbesondere auf das vorgesehene streckenbezogene Fahrverbot auf der B 8 zwischen Diezer Straße und Wiesbadener Straße. Die Notwendigkeit zur Aufnahme dieser zentralen Maßnahme wurde dabei im Vorhinein mehrfach seitens der Landesregierung dargelegt. Alle anderen möglichen Maßnahmen wurden im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans analysiert und ihre Wirkung berechnet. Im Ergebnis führen diese nicht zu den erforderlichen Reduktionen bzw. erfüllen nicht die gesetzliche Vorgabe einer schnellstmöglichen Grenzwertein-
haltung. Daher bleibt als letzte Alternative nur noch die Anordnung des kürzest möglichen streckenbezogenen Fahrverbotes, um die Einhaltung des seit 2010 gültigen Grenzwertes zu gewährleisten.

Diese Entscheidung der Hessischen Landesregierung wird auch vom kürzlich gesprochenen Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 3. Juni 2021 gestützt, in dem Deutschland wegen anhaltender Überschreitung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid verurteilt wurde.

Die tatsächliche Anordnung des streckenbezogenen Fahrverbotes ist von der weiteren Entwicklung des Messwertes am Passivsammler Schiede I abhängig. Sofern sich der Trend des Jahres 2020 fortsetzt, kann die Anordnung eines Fahrverbots vermieden werden.

Frage 3. Wie ist der aktuelle Sachstand der Planungen einer Umgehungsstraße zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und damit einer Verbesserung der Luftqualität innerhalb der Stadt Limburg?

Die Südumgehung Limburg im Zuge der B 54 für den hessischen Abschnitt wurde im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 vom Bund in die Kategorie "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" eingestuft. Diese Einstufung wurde vom Deutschen Bundestag mit der Verabschiedung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz im Dezember 2016 bestätigt. Die Fortführung der Südumgehung Limburg auf dem Gebiet von Rheinland-Pfalz in Richtung Diez wurde im Bedarfsplan in die Kategorie "Weiterer Bedarf" eingestuft.

In Verbindung mit der Aufstellung des BVWP 2030 durch den Bund hat sich der Anteil Hessens an den fest disponierten, also laufenden Projekten und den Projekten im vordringlichen Bedarf deutlich erhöht. Während auf Hessen im BVWP 2003 ein Anteil von 7 % des Projektvolumens entfiel, ist der Anteil Hessens im BVWP 2030 auf 12 % angestiegen. Dies bedeutet eine Steigerung des Projektvolumens von damals 3,6 Mrd. € auf heute 8,2 Mrd. €. Wegen dieses großen Projektvolumens einerseits und des hohen Sanierungs- und Erhaltungsbedarfs an der bestehenden Straßeninfrastruktur andererseits, ist eine Prioritätensetzung bei der Bearbeitung von Projekten des BVWP 2030 durch das Land notwendig. Bei der Bearbeitung von Bedarfsplanmaßnahmen an Bundesstraßen wird sich das Land einerseits auf die planerisch fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs konzentrieren, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen. Zudem sind im Netz der hessischen Bundesstraßen vordringliche Maßnahmen in verkehrlich hoch belasteten Streckenkorridoren als prioritär zu betrachten. Dabei geht es auch um Korridore, in denen bereits verschiedene Ortsumgehungsprojekte umgesetzt werden oder wurden. Ein weiteres Kriterium ist eine hohe regionale Erschließungsfunktion des Projekts. Für diese prioritären Projekte des vordringlichen Bedarfs werden die vorhandenen Planungsmittel und Personalressourcen eingesetzt.

Der Bedarfsplan 2016 enthält für Hessen rund 60 Bundesstraßenprojekte mit einer vordringlichen Bedarfseinstufung. Die planerische und bauliche Umsetzung der vom Bund als vordringlich eingestuften Projekte hat Priorität vor der Bearbeitung von Maßnahmen mit der Einstufung "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht". Insoweit kommt derzeit die Aufnahme der Planung einer Südumgehung Limburg im Zuge der B 54 nicht in Frage. Aufgrund der zu erwartenden Planungs-, Baurechts- und Bauzeit könnte auch bei einer umgehenden Planungsaufnahme eine Südumgehung Limburg keinen Beitrag für die gesetzliche Vorgabe einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhalten leisten.

Wiesbaden, 23. Juli 2021

In Vertretung:
Oliver Conz