



# HESSISCHER LANDTAG

10. 05. 2017

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Eckert (SPD) vom 13.03.2017**

**betreffend Vorschlag eines Fahrverbotes für Lkw-Durchgangsverkehr im Bereich der Stadt Limburg im Zuge des Luftreinhalteplans der Landesregierung**

**und**

## **Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung**

Die Kleine Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und für Sport und der Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung den Vorschlag eines Fahrverbotes für LKW-Durchgangsverkehr im Bereich der Stadt Limburg im Zuge des Luftreinhalteplans?

An der Limburger Messstation Schiede I wurde der Immissionsgrenzwert von Stickstoffdioxid mit  $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Jahresmittelwert in 2016 um 50 % überschritten. Daher sind Maßnahmen zur Entlastung der Anwohner rechtlich erforderlich. Der Verkehrsanteil an der Stickstoffdioxid-Gesamtbelastung liegt lokal für den Straßenzug Schiede bei 61 %, bezogen auf den gesamten Verkehr in Limburg bei 75 %. Nach § 47 Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz sind in einem Luftreinhalteplan Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil festzulegen. Daher entspricht das Lkw-Durchfahrtsverbot den gesetzlichen Anforderungen.

Aufgrund des hohen Anteils an Lkw-Durchgangsverkehr in Limburg von über 70 % ist die Maßnahme auch geeignet, da sie nur die Lkw-Fahrten betrifft, die weder Start noch Ziel in der Limburger Kernstadt haben. Damit können unverhältnismäßige Einschränkungen des örtlichen Gewerbeverkehrs oder der Anlieferung der Stadt vermieden werden.

Frage 2. Anhand welcher Kriterien erfolgte der Vorschlag einer geplanten Umfahrungsvariante der Stadt Limburg für den Lkw-Durchgangsverkehr auf der Route von Dietz über Industriestraße, Im Großen Rohr, Holzheimerin Straße, Zeppelinstraße, B 417 und Frankfurter Straße zur Autobahn?

Um eine geeignete Umfahrungsmöglichkeit ausweisen zu können, wurde durch Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das die Auswirkungen einer Verlagerung eines Teils des Güterverkehrs auf andere Straßen im Hinblick auf die Zu- bzw. Abnahme der Lkw-Fahrten in insgesamt vier Varianten näher untersucht hat. Anhand der prognostizierten Änderungen im Verkehrsaufkommen wurde die Immissionsbelastung in den betroffenen Straßenzügen mittels Modellrechnung vor und nach einer entsprechenden Umleitung abgeschätzt. Eine Verlagerung von Verkehr darf nur dann erfolgen, wenn damit eine merkliche Verbesserung an Belastungsschwerpunkten - hier Schiede I und II sowie Frankfurter Straße - erzielt werden kann, und gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Zusatzbelastung an den Umleitungsstrecken nicht zu neuen Grenzwertüberschreitungen führt.

Dazu wurden vier Varianten geprüft und im Entwurf Luftreinhalteplan für das Gebiet Mittel- und Nordhessen, 1. Fortschreibung Limburg, werden die Ergebnisse der Prognoseberechnungen detailliert aufgeführt.

Im Ergebnis bringt Variante 1 b (Sperrkorridor erweitertes Zentrum Limburg/Teilbereich Dietz), eine merkliche Entlastung der drei am stärksten belasteten Punkte in der Kernstadt von Limburg und führt auf den Umleitungsstrecken nicht zu neuen Grenzwertüberschreitungen.

Frage 3. Wurde die Stadt Limburg in die Planungen mit einbezogen?  
Falls ja wie bzw. nein weshalb nicht?

Der Vorschlag eines Lkw-Durchfahrtsverbots stammt bereits aus der Maßnahmenplanung für den ersten Luftreinhalteplan von März 2012. Unter Einbeziehung der Stadt Limburg wurde lediglich eine innerstädtische Umleitung geprüft und aus Verkehrssicherheitsbedenken verworfen. Da das hohe Verkehrsaufkommen an Durchgangsverkehr bereits damals bekannt war, wurde daraufhin unter Federführung des Regierungspräsidiums Gießen - unter Beteiligung der Stadt Limburg - in einem Arbeitskreis die Möglichkeit eines großräumigen Lkw-Durchfahrtsverbots untersucht. Diese Gespräche führten zu keinem Ergebnis, da sowohl Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement als auch der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz zu dem Ergebnis kamen, dass eine großräumige Umleitung des Lkw-Verkehrs wegen des schlechten Fahrbahnzustandes nicht in Betracht kommt.

Schließlich wurde ein Verkehrsgutachten "Luftreinhalteplan Limburg a.d. Lahn, Streckensperungen - Variantenbetrachtung - 2016" in Auftrag gegeben. Das Gutachten, das Ergebnis der Modellrechnungen und die Begründung für die Wahl der Vorzugsvariante wurde im November 2016 der Stadt Limburg zur Stellungnahme vorgelegt.

Frage 4. Wurde die örtliche Wirtschaft, z.B. über die Industrie- und Handelskammer, in die Planungen mit einbezogen?  
Falls ja wie bzw. falls nein weshalb nicht?

Eine Einbeziehung von Anregungen und Bedenken Betroffener findet grundsätzlich mit der verpflichtenden Öffentlichkeitsbeteiligung statt. § 47 Abs. 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz sieht vor, dass ein Planentwurf einen Monat lang offen gelegt werden muss. Ab diesem Zeitpunkt der Offenlage bis einschließlich zwei Wochen nach Ablauf der Offenlage können Einwendungen bei der für die Luftreinhaltung zuständigen Behörde erhoben werden. Diese Einwendungen werden geprüft und führen ggf. zu Planänderungen und/oder -ergänzungen. Werden Einwendungen nicht berücksichtigt, wird in einem separaten Kapitel des abschließenden Luftreinhalteplans begründet, warum bestimmte Einwendungen nicht berücksichtigt wurden.

Frage 5. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung darüber vor, inwieweit die Straßen, das Schulzentrum an der Zeppelinstraße, Wohngebiete und Limburger Stadtteile entlang der geplanten Umfahrstrecke künftig stärker mit Schadstoffen und zusätzlichem Lkw-Verkehr belastet werden?

Nach der Darstellung in Kap. 8.2.3 "Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbots" des Planentwurfs wird die prognostizierte zusätzliche Belastung der Umfahrstrecken sowohl im Hinblick auf das Fahrzeugaufkommen als auch auf die Stickstoffdioxidkonzentration ausführlich dargelegt. So steigt z.B. das Verkehrsaufkommen in der Zeppelinstraße von 7.411 auf 8.144 Fahrzeuge pro Tag an. Damit steigt auch die Stickstoffdioxid-Immissionsbelastung von  $26,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$  auf  $27,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , während der Bereich Schiede I im Gegenzug um  $1,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$  entlastet wird. Der Unterschied zwischen Be- und Entlastung liegt darin begründet, dass die Bebauungssituation in der Zeppelinstraße deutlich aufgelockert ist, was eine sehr viel bessere Durchlüftung gewährleistet und eine Anreicherung von Schadstoffen verhindert. Darüber hinaus weist die Zeppelinstraße durch das erheblich geringere tägliche Verkehrsaufkommen einen sehr viel besseren Verkehrsfluss im Vergleich zur Schiede auf. Diese Untersuchungen wurden für jeden Streckenabschnitt durchgeführt, wo infolge des Lkw-Durchfahrtsverbots Verkehrsverlagerungen erwartet werden.

Frage 6. Wie gedenkt die Landesregierung sicherzustellen, dass die Einhaltung des möglichen Lkw-Durchfahrtsverbotes im notwendigen Maße kontrolliert werden kann?

Die Überwachung des Durchfahrtsverbotes ist Aufgabe der örtlichen Ordnungsbehörde und der Polizei. Die Kontrollen der Polizei erfolgen, wie bei anderen Durchfahrtsverboten auch, im Rahmen des Streifendienstes.

Frage 7. Wie beurteilt die Landesregierung den Sachverhalt, dass die von der Stadt Limburg unterhaltenen Straßen entlang der geplanten Umfahrstrecke nicht für den massiv ansteigenden Lkw-Verkehr ausgelegt sind?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor, da die Stadt Limburg noch keine konkreten Angaben zur Beschaffenheit und zum Ausbauzustand der Straßen gemacht hat.

Frage 8. Trägt das Land Hessen die Kosten für den Ausbau und die Sanierung sämtlicher Straßen der geplanten Umfahungsstrecke bzw. welchen finanziellen Anteil an den entstehenden Kosten wird das Land Hessen gegenüber der Stadt Limburg tragen?

Dem Land Hessen liegen aktuell keine Erkenntnisse betreffend des Ausbaus und der Sanierung von Straßen der geplanten Umfahungsstrecke vor. Generell kann der Neu- und Ausbau verkehrswichtiger innerörtlicher Straßen zur Förderung im kommunalen Straßenbau unter Beachtung der Fördervoraussetzungen angemeldet werden. Diesbezüglich wird empfohlen sich mit der Bewilligungsbehörde Hessen Mobil in Verbindung zu setzen.

Frage 9. Wie beurteilt die Landesregierung die Möglichkeiten im Zuge einer beschleunigten Realisierung der B 8-Umgehung eine wesentlich besser geeignete Umfahungsvariante für Lkw-Durchgangsverkehr im Bereich der Stadt Limburg umsetzen zu können?

Die Möglichkeit, durch eine Ortsumgehung Limburg im Zuge der Bundesstraßen B 8 und B 54 mittelfristig für eine Entlastung von Limburg vom Lkw-Durchgangsverkehr zu sorgen, ist nicht gegeben. Dies ergibt sich aus der durch den Bund vorgenommenen Einstufung der Ortsumgehung Limburg im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesstraßen.

Die Umgehung Limburg besteht aus zwei Teilabschnitten: einem hessischen Abschnitt von der B 8 westlich der BAB A 3 bis zur Landesgrenze Hessen/Rheinland-Pfalz westlich des Stadtteils Blumenrod und einem rheinland-pfälzischen Abschnitt von der Landesgrenze bis an die B 54 bei Freindiez. Eine maßgebliche verkehrliche Wirksamkeit ist nur bei Realisierung beider Abschnitte zu erwarten. Allein die Realisierung des hessischen Teilabschnittes macht fachlich keinen Sinn, da hierdurch kein eigenständiger Verkehrswert zu erzielen ist.

Im Bedarfsplan ist der hessische Teilabschnitt in die Kategorie "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" und der rheinland-pfälzische Teilabschnitt in die Kategorie "Weiterer Bedarf" eingestuft. Demnach besteht für dieses Projekt kein Planungsauftrag seitens des Bundes.

Wiesbaden, 24. April 2017

**Tarek Al-Wazir**