



HESSISCHER LANDTAG

19. 09. 2019

Kleine Anfrage

Marion Schardt-Sauer (Freie Demokraten) vom 13.08.2019

Mögliches Fahrverbot in Limburg

und

Antwort

Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung Fragestellerin:

In der „Nassauischen Neuen Presse“ vom 31. Juli 2019 findet sich ein Bericht über eine Veranstaltung in Limburg, bei der die umweltpolitische Sprecherin der CDU-Fraktion im Hessischen Landtag und der Erste Stadtrat der Stadt Limburg als Diskutanten teilgenommen haben. Dabei wurde unter anderem die Aussage getätigt, dass man guter Dinge sei, dass der vorgelegte Luftreinhalteplan die Verschmutzung der Luft so senke, dass ein Fahrverbot vermieden werde.

Diese Vorbemerkung der Fragestellerin vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung die Aussage, dass der vorgelegte Luftreinhalteplan ausreicht, um die Grenzwerte einzuhalten?

Es ist nicht zweifelsfrei klar, welches Dokument genau mit dem in der Frage angesprochenen „vorgelegten Luftreinhalteplan“ gemeint ist. Der aktuell gültige Luftreinhalteplan für das Gebiet Mittel- und Nordhessen, 1. Fortschreibung Teilplan Limburg, ist am 27. November 2017 in Kraft getreten. Aufgrund der anhaltenden Überschreitung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid an mehreren verkehrsnahen Messpunkten in Limburg wird der Luftreinhalteplan derzeit jedoch fortgeschrieben. Es wird daher angenommen, dass hier der Green City Plan der Kreisstadt Limburg a. d. L. gemeint ist, der am 27. August 2018 in der 21. Sitzung der Stadtverordnetenversammlung verabschiedet wurde.

Dieser dient mit seinen Projektbausteinen als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln aus dem Sofortprogramm des Bundes „Saubere Luft 2017 bis 2020“. Die umzusetzenden Maßnahmen des Green City Plans werden in den Luftreinhalteplan mit aufgenommen, der darüber hinaus weitere Maßnahmen enthalten wird. Da das Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), das anschließend noch in die Berechnungsmodelle zur Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen eingepflegt werden muss, im Auftrag des Bundesumweltamtes derzeit einer umfangreichen Überarbeitung unterzogen wird, steht eine abschließende Wirkungsabschätzung noch aus.

Frage 2. Wie hoch bewertet die Landesregierung den Beitrag des Jobtickets der Stadt Limburg zur Senkung des Grenzwertes?

Die Landesregierung strebt keine Senkung der Grenzwerte zur Luftreinhaltung an, sondern eine Verbesserung der Luftqualität.

Das seit dem 1. Oktober 2017 für die Beschäftigten der Limburger Stadtverwaltung eingeführte Jobticket ermöglicht ca. 70 Personen eine sehr kostengünstige Nutzung des ÖPNV. In welchem Umfang dieses genutzt wird, kann nicht eingeschätzt werden. Dessen ungeachtet ist es ein wichtiges Angebot zum Umstieg auf den ÖPNV.

Frage 3. Glaubt die Landesregierung tatsächlich, dass die Luftverschmutzung im Stop-and-Go-Bereich einer sechsspurigen Ampelkreuzung und dem Ausgangsbereich eines Tunnels durch Maßnahmen, wie das Jobticket oder Anruf-Sammeltaxen verbessert werden kann?

Frage 4. Wenn ja, wie muss man sich das vorstellen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die genannten Maßnahmen sind Bausteine eines Gesamtkonzeptes zur Luftreinhaltung. Weitere Maßnahmen sind beispielsweise der Umbau des Verkehrsrechners zu einem Verkehrsleitsystem, die Einrichtung eines Digitalen Mobilitätsportals, ein Dynamisches Fahrgastinformationssystem, der Umbau des städtischen Fuhrparks und der Ausbau des Radverkehrsnetzes. Die Landesregierung strebt an, durch die Summe an Maßnahmen die Luftqualität weiter zu verbessern.

Frage 5. Wie wurde der Standort der Messstelle an der Schiede überprüft?

Frage 6. Wie wurde der Standort des sog. Sammlers überprüft?

Frage 7. Fand eine Inaugenscheinnahme der Standorte statt oder wurden sie auf dem Papier begutachtet?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es wird angenommen, dass mit der angesprochenen Überprüfung der Endbericht „Begutachtung der Positionierung verkehrsnaher Probenahmestellen zur Messung der Stickstoffdioxid-Konzentration (NO₂) an ausgewählten Standorten“ der TÜV Rheinland Energy GmbH vom 27.06.2019 gemeint ist. Diese hatte im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit alle 65 Messstandorte in Deutschland untersucht, an denen der 2017 gemessene Jahresmittelwert der NO₂-Konzentration oberhalb des gesetzlichen Grenzwertes von 40 µg/m³ lag. Zusätzlich wurden fünf Sondermesspunkte in Baden-Württemberg untersucht. Der vollständige Bericht kann auch im Internet unter folgendem Link eingesehen und heruntergeladen werden: <https://www.bmu.de/download/tuev-begutachtung-der-positionierung-verkehrsnaher-probenahmestellen-zur-messung-der-no2-konzentrationen/>

Unter den untersuchten Messstandorten waren auch vier Messpunkte in Limburg:

- Limburg Schiede (DEHE131) - Messstation
- Limburg Schiede I/28-30 (DEHE099) - Passivsammler
- Limburg Schiede II/37-41 (DEHE100) - Passivsammler
- Limburg Frankfurter Straße 50 (DEHE101) - Passivsammler

Die bundesweite Beurteilung der Luftqualität gemäß der 39. BImSchV hat den Anforderungen der Anlage 3 zur 39. BImSchV zu entsprechen, wobei hier sowohl großräumige (Abschnitt B) als auch kleinräumige (Abschnitt C) Standortkriterien festgelegt sind.

Da die Kriterien für Messstationen wie Passivsammler gleichermaßen gelten, sind sie grundsätzlich auch auf die gleiche Art und Weise zu untersuchen. Im Rahmen der Überprüfung der TÜV Rheinland Energy GmbH wurde der Untersuchungsumfang an der Höhe der gemessenen Überschreitung festgemacht.

Die großräumigen Standortkriterien (Abschnitt B) wurden bei jenen 15 Stationen in Deutschland überprüft, bei denen der NO₂-Jahresmittelwert 2017 bei über 50 µg/m³ lag. Hierbei wurde Kriterium 1. b) untersucht, welches vorschreibt, dass der Ort der Probenahmestelle so zu wählen ist, dass die Luftproben – soweit möglich – für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als 100 Meter Länge repräsentativ sind.

In Limburg wurde daher der Passivsammler Schiede I/28-30 auch im Hinblick auf dieses Kriterium untersucht. Die drei weiteren Standorte wurden im Hinblick auf die kleinräumigen Kriterien (Abschnitt C) überprüft.

Sämtliche Stationen in Limburg wurden dabei anhand der Dokumentation des für den Betrieb des Luftmessnetzes zuständigen Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie, einer Checkliste sowie Luftbildern überprüft. Für den Messstandort Schiede I/28-30 wurde zudem eine mikroskalige Ausbreitungssimulation durchgeführt, um die Repräsentativität über einen mindestens 100 m langen Abschnitt zu belegen.

Eine Inaugenscheinnahme vor Ort hat im Rahmen der Untersuchung durch die TÜV Rheinland Energy GmbH an den Limburger Messstandorten nicht stattgefunden. Der TÜV Rheinland hat nach eigenen Angaben nur solche (hoch belastete) Standorte für eine Vor-Ort-Besichtigung ausgewählt, deren Standortdokumentation unklar war, im Falle nicht auszuschließenden Abweichungen des Standortes von den Vorgaben der 39. BImSchV oder zur Klärung der Repräsentativität der Station. Die sehr ausführlich bebilderten Standortdokumentationen in Limburg gehörten nicht dazu, weshalb von einer Ortsbesichtigung keine weiteren Erkenntnisse erwartet wurden.

Der Bericht kommt zu dem Schluss, dass sämtliche Messstandorte in Limburg mit den untersuchten Anforderungen der Anlage 3 der 39. BImSchV konform sind. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt.

Frage 8. Plant die Landesregierung für Limburg einen Vergleich mit der Deutschen Umwelthilfe wie in Darmstadt?

Beim derzeitigen Verfahrensstand des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens vor dem VGH Kassel kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

Frage 9. Wenn nein, wie will die Landesregierung ein Fahrverbot in Limburg verhindern?

Hierzu wird auf die Beantwortung von Frage 4 und Frage 8 verwiesen.

Wiesbaden, 4. September 2019

Priska Hinz