



HESSISCHER LANDTAG

16. 10. 2019

Kleine Anfrage

Tobias Eckert (SPD) vom 15.08.2019**Regelung Abfahrt Autobahn A3 Limburg Süd und Nord****und**

Antwort

Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Stadt Limburg leidet unter den schlechtesten Luftwerten unseres Bundeslandes. Hierzu bringt die Stadt einen umfangreichen Katalog zur Schadstoffreduzierung auf den Weg. Alle Bemühungen werden jedoch immer dann zunichte gemacht, wenn unkontrolliert bei Stausituationen u.a.m. gerade Lkws die Innenstadt von Limburg als Umfahungsstrecke nutzen. Digital gesteuerte Verkehrslenkungsanlagen auf der Autobahn, welche das Abfahren von Lkws bei Überschreitung der Emissionsgrenzwerte innerhalb der Innenstadt unterbinden, könnten ein geeignetes Instrument sein.

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

Frage 1. Wie beurteilt sie die Belastungen der Luft innerhalb der Stadt Limburg?

Von den in der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) festgesetzten Grenzwerten für verschiedene Luftschadstoffe, wird nur der Langzeitgrenzwert in Höhe von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das Jahresmittel der Stickstoffdioxid-Konzentration an vier der sechs Limburger Messstandorte überschritten. In Bereichen der stark befahrenen Bundesstraßen (B 8/B 54) im Bereich der Limburger Innenstadt werden regelmäßig Konzentrationen gemessen, die zu den Höchsten in ganz Hessen gehören. Die Werte der Hintergrund-Messstation am Stephanshügel zeigen allerdings auch, dass die hohe Belastung nur punktuell auftritt und nicht flächendeckend das gesamte Stadtgebiet betrifft. Zudem ist festzustellen, dass der Trend an den Belastungsschwerpunkten allgemein rückläufig ist, sodass eine stetige Verbesserung der Luftqualität stattfindet.

Frage 2. Welchen Anteil am Überschreiten von Luftgrenzwerten trägt der LKW Verkehr bei, welcher gerade bei Staus und anderen Verkehrslagen die Innenstadt von Limburg als Umfahrung nutzt?

Das im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz erstellte Gutachten „Ausbreitungsberechnungen zur flächendeckenden Ermittlung der Luftqualität in Hessen als Grundlage der Luftreinhalteplanung“ der IVU Umwelt GmbH hat für den Standort der Messstation sowie der Probenahmestelle Schiede I einen Verursacheranteil des lokalen Verkehrs an der Stickstoffdioxid-Gesamtbelastung von 59 % für das Bezugsjahr 2013 ermittelt. Eine Betrachtung der immissionsseitigen Verursacheranteile abhängig vom Fahrzeugtyp erfolgte im Rahmen dieses Gutachtens nicht.

Das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie unterhält jedoch seit kurzem eine Verkehrszählschleife auf Höhe der Messstation Schiede, wodurch die Anteile der verschiedenen Fahrzeugtypen am Gesamtverkehrsaufkommen hier bekannt sind. Auf dieser Grundlage kann der emissionsseitige Verursacheranteil des Lkw-Verkehrs bestimmt werden. Dieser liegt bei knapp 9 % der gesamten Stickoxid-Emissionen des lokalen Verkehrs.

Im Rahmen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Gebiet Mittel- und Nordhessen, Teilplan Limburg, wurde aktuell der Zusammenhang zwischen Unfällen und Behinderungen auf der BAB 3 zwischen den Anschlussstellen Montabaur (40) und Bad Camberg (44) und den verkehrlichen Auswirkungen auf den durch die Limburger Innenstadt führenden Bundesstraßen (B 8 / B 54) untersucht. Hierzu wurden die gemeldeten Störereignisse auf der BAB 3 im

ersten Quartal 2019 mit den im selben Zeitraum ermittelten Verkehrsdaten der o. g. Zählschleife abgeglichen. Hierbei konnten keine Zusammenhänge zwischen den Störereignissen auf der BAB 3 und einer etwaigen erhöhten Verkehrsbelastung auf der Schiede festgestellt werden. Dies gilt gleichermaßen für das Gesamtverkehrsaufkommen, wie auch für dessen Lkw-Anteil.

Auch zeigt sich kein direkter Zusammenhang zwischen den Störereignissen und den an der Messstation ermittelten Stickstoffdioxid-Konzentrationen, was aufgrund der nicht festgestellten verkehrlichen Auswirkung nachvollziehbar ist.

- Frage 3. Welche technischen und rechtlichen Voraussetzungen müssten geschaffen werden, um eine digital gesteuerte Verkehrslenkungsanlage auf der Autobahn 3 zu installieren, um das Abfahren von LKW's beim Überschreiten der Luftgrenzwerte zu verhindern?
- Frage 4. Gibt es eine rechtliche und technische Möglichkeit, den Anlieferverkehr trotz überhöhter Grenzwerte einfahren zu lassen und den Durchgangsverkehr gleichzeitig außen vor zu lassen?
- Frage 5. Hat die Landesregierung solche und ähnliche technische, digital gestützte Verkehrslenkungsanlagen bereits untersucht? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid gibt es gemäß der 39. BImSchV zwei Immissionsgrenzwerte. Dies ist zum einen der über ein Kalenderjahr gemittelte Langzeitgrenzwert in Höhe von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und zum anderen der über eine volle Stunde gemittelte Kurzzeitgrenzwert in Höhe von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr. Während der Langzeitgrenzwert wie unter Frage 1 bereits erläutert tatsächlich noch überschritten wird, wäre der relevante Grenzwert für die in der Frage angedachten Regelung allerdings der Kurzzeitgrenzwert. Dieser wiederum wurde in 2018 und 2019 nicht überschritten. Vor diesem Hintergrund ist hier die Frage nach technischen und rechtlichen Voraussetzung obsolet, da es keine rechtliche Veranlassung zur Ergreifung entsprechender Maßnahmen gibt.

Sofern der von der BAB 3 aufgrund von Störereignissen abgehende Lkw-Verkehr einen relevanten Beitrag zur Überschreitung des Langzeitgrenzwertes leisten würde, wäre eine statische Regelung (mit durch Zusatzzeichen vorgegebene Ausnahmen für den Quell- und Zielverkehr) zu treffen und die Bedarfsumleitung allein für den Lkw-Verkehr neu zu bewerten sowie zu regeln. Wie aber bereits unter Frage 2 dargelegt wurde, gibt es derzeit hierauf keinen Hinweis, weshalb auch eine solche Regelung nach aktuellem Kenntnisstand keine Verbesserung der Luftqualität mit sich bringen würde und daher unverhältnismäßig wäre.

Wiesbaden, 2. Oktober 2019

In Vertretung:
Dr. Beatrix Tappeser