



HESSISCHER LANDTAG

28. 09. 2020

Kleine Anfrage

Tobias Eckert (SPD) vom 16.07.2020

Planungen für ein länderübergreifendes Verkehrskonzept Limburg/Diez

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die länderübergreifende Mobilität im Limburger Becken ist nicht nur ein Thema in Bezug auf die notwendige Luftreinhaltung. Multimodale Mobilität braucht ein Konzept und Planungen über die Landesgrenze hinaus.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wie folgt:

Frage 1. Was unternimmt die Landesregierung für ein länderübergreifendes Verkehrskonzept zwischen der hessischen Stadt Limburg und der rheinlandrheinland-pfälzischen Verbandsgemeinde Diez, um für den anstehenden Gerichtstermin beim VGH Kassel bezüglich der Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen das Land Hessen betreffend der Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchVO in Limburg Alternativen aufzuzeigen und ein drohendes Dieselfahrverbot verhindern zu können?

Die Landesregierung wird sämtliche alternative Maßnahmen zur Einhaltung der Stickstoffdioxidgrenzwerte in Limburg an der Lahn in den Blick nehmen, um Fahrverbote für bestimmte hoch emittierende Fahrzeugtypen für die Stadt Limburg nach Möglichkeit zu vermeiden. Diese Maßnahmen werden im „Luftreinhalteplan für das Gebiet Mittel- und Nordhessen, Teilplan Limburg“ behandelt, der sich derzeit in der 2. Fortschreibung befindet. Hierzu zählen auch länderübergreifende Maßnahmenansätze.

Die Landesregierung hat die Stadt Limburg über das Fachzentrum für Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM) bei der Erstellung des sog. Green-City-Plans im Zuge des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ unterstützt. Auch bei der Umsetzung des Masterplans Mobilität 2030 ist das FZ-NUM beratend tätig. Beide derzeit aktuellen Planungsinstrumente greifen über die jeweiligen Zuständigkeitsbereiche von Limburg hinaus und berücksichtigen auch die Belange von Diez.

Frage 2. Wie werden die Gemeinde Hünfelden und die Verbandsgemeinde Aar-Einrich, die bei Umleitungsverkehr und möglichen Sperrungen eine enorme Verkehrslast zu tragen haben, in Gespräche und Planungen mit eingebunden?

Ob es im Rahmen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Gebiet Mittel- und Nordhessen, Teilplan Limburg, zur Festlegung von Diesel-Fahrverboten innerhalb des Stadtgebiets von Limburg kommen wird, ist derzeit noch völlig offen. Die Landesregierung setzt alles daran, durch alternative Maßnahmen die Luftqualität zu verbessern, um derartige Fahrverbote zu vermeiden. Ein entsprechendes Verwaltungsstreitverfahren ist gegenwärtig beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof anhängig. Eine Beteiligung der Gemeinde Hünfelden und der Verbandsgemeinde Aar-Einrich, losgelöst von der formalen Öffentlichkeitsbeteiligung, ist hiervon ausgehend aktuell nicht geboten.

Frage 3. Was unternimmt die Landesregierung für die Einrichtung eines Übergangstarifes zwischen RMV und VRM für die Landkreise Limburg-Weilburg, Westerwaldkreis und Rhein-Lahn-Kreis?

Frage 4. Wie steht die Landesregierung zu den Problemen, dass es von Diez zu lange an den ICE-Bahnhof braucht und es eine extra Zeitkarte angeschafft werden muss, wenn die Arbeitnehmer z.B. im Rhein/ Main-Gebiet beschäftigt sind jedoch im Rhein-Lahn Kreis leben?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Hessen nach § 5 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (inkl. Schienenpersonennahverkehr) in Hessen (HÖPNVG) eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe. Aufgabenträger sind die Landkreise, kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Es ist Aufgabe der Aufgabenträger den ÖPNV zu planen, zu organisieren und zu finanzieren (§ 5 Abs. 2 HÖPNVG). Sie nehmen diese Aufgaben u.a. über die Verkehrsverbünde als Aufgabenträgerorganisationen wahr. Die Landesregierung steht bezüglich der Einrichtung eines Übergangstarifs in Kontakt zum zuständigen Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV).

Derzeit finden Gespräche zwischen dem RMV und dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), teilweise auch mit Beteiligung der betroffenen Landkreise, statt. Dabei wird sondiert, welche länderübergreifenden Lösungsansätze bestehen. Ziel ist es, dass Pendelnde aus den betroffenen VRM-Gebieten nur noch eine Zeitkarte für Fahrten ins RMV-Gebiet benötigen.

Hinsichtlich der Tarif- und Fahrplangestaltung wird darauf hingewiesen, dass betroffene Fahrten weitestgehend, mit Ausnahme des Limburger Stadtgebiets, vollständig in Rheinland-Pfalz stattfinden.

Für Pendelnde, die den ICE z.B. mit Fahrtziel Frankfurt nutzen, bietet der RMV vergünstigte Fernverkehrs-Ergänzungskarten für Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Zielgebiet an.

Frage 5. Gibt es bisher Erfahrungen mit einem länderübergreifenden Verkehrskonzept mit Rheinland-Pfalz?

- a) Falls ja, bitte listen Sie diese auf und stellen das Verkehrskonzept einzeln vor.
- b) Falls nein, warum nicht?

Frage 6. Plant Sie ein länderübergreifendes Verkehrskonzept mit der Landesregierung von Rheinland-Pfalz?

- a) Falls ja, wie sehen die Pläne aus und wann werden diese vorgestellt?
- b) Falls nein, warum nicht?

Frage 7. Wie fördert die Landesregierung grundsätzlich ein länderübergreifendes Verkehrskonzept? Bitte listen Sie die einzelnen Schritte und Förderprogramme auf.

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Für die Verkehrsplanung auf der kommunalen Ebene sind die kommunalen Gebietskörperschaften in erster Linie zuständig. Diese wird in der Regel im Flächennutzungs- und Bebauungsplan konkretisiert und leitet sich aus den Vorgaben des Regional- bzw. Landesentwicklungsplans ab. Regionalpläne und der Landesentwicklungsplan sind mit den benachbarten Planungsregionen und ggf. Ländern abzustimmen. Dabei spielt das Thema Verkehr im Rahmen der Aufstellung der genannten Pläne immer eine große Rolle. In diesem Zusammenhang wird auf die Verkehrskapitel der Regionalpläne der Planungsregionen Nord-, Mittel- und Südhessen bzw. zum Regionalen Flächennutzungsplan im Ballungsraum Frankfurt/Rhein sowie des Landesentwicklungsplanes verwiesen.

Eine besonders enge und institutionalisierte Form der grenzüberschreitenden Planung auch im Verkehrsbereich, ist die Regionalplanung der Metropolregion Rhein-Neckar bzw. die Zusammenarbeit der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen in der Metropolregion Rhein-Neckar. Darüber hinaus werden überregionale verkehrliche Belange, auch grenzüberschreitend, bei der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans durch die hessischen Verkehrsverbünde sowie durch die lokalen Aufgabenträger in den lokalen Nahverkehrsplänen berücksichtigt.

Diesbezüglich wird im Gebiet Limburg/Diez und dem südlich anschließenden Aartal derzeit eine Reaktivierung der Aartalbahn mit Zügen von Limburg über Diez nach Bad Schwalbach (dort Umsteigemöglichkeit in die geplante CityBahn Wiesbaden) mittels einer Machbarkeitsstudie unter Federführung des RMV untersucht. Vertragspartner für diese Studie sind neben dem RMV die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, der Rheingau-Taunus-Kreis und der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord.

Aber auch der Bereich der Nahmobilität berücksichtigt bei seinen kommunalen, interkommunalen oder kreisweiten Konzepten Verbindungen zu Zielen in angrenzende Gebietskörperschaften auch außerhalb von Hessen.

Frage 8. Wie unterstützt Sie die Kommunen bei dem Bau von länderübergreifenden Radwegen? Bitte listen Sie die Förderungsmöglichkeiten und die Voraussetzungskriterien auf.

Frage 9. Wie können bereits geplante Radwege im Limburger Becken gefördert werden?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Fuß- und Radwegenetzanalysen und -planungen werden nach der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität unterstützt. Dazu gehören eigenständige Rad- und Fußverkehrskonzepte sowie Rahmenpläne für die Nahmobilität. Ein solches kommunales, interkommunales oder kreisweites Konzept berücksichtigt in der Regel auch Verbindungen zu Zielen in angrenzende Gebietskörperschaften.

Beispielsweise hat die Stadt Limburg mit einem Schreiben vom 27. Februar 2020 die Förderung eines Radverkehrskonzeptes beantragt. Mit Schreiben vom 7. April 2020 wurde der Stadt Limburg durch Hessen Mobil die Absicht übermittelt, das Vorhaben finanziell zu fördern und um eine konkrete Antragsstellung gebeten. In der Regel werden 70 % entsprechender Konzepte gefördert. Für die daraus abgeleiteten Maßnahmen besteht die Möglichkeit einer finanziellen Förderung für Planung und Bau im Rahmen der Nahmobilitätsrichtlinie für Hessen bzw. nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (MobiföG). Dies gilt auch für Maßnahmen an den Ortsdurchfahrten an klassifizierten Straßen, die in der Baulast der Stadt Limburg liegen.

Insbesondere der Neu- und Ausbau von straßenbegleitenden und selbstständigen Fuß- und Radwegen sowie die dafür erforderlichen Planungsleistungen sind förderfähig nach dem MobiföG und der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität.

Mehr dazu unter:

→ www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/.

Die Förderung eines länderübergreifenden Nahmobilitätskonzeptes für das gesamte Limburger Becken ist grundsätzlich möglich, sofern sich die hessischen Gemeinden mit den Gemeinden in Rheinland-Pfalz über die Kostentragung verständigen. Zuwendungen sind dann für die bei den hessischen Gemeinden verbleibenden Anteile möglich.

Zur Vorbereitung der Konzepterstellung hat sich die Durchführung eines ebenfalls förderfähigen Nahmobilitäts-Checks bewährt, der lokal angepasste Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität entwickelt und in einem Nahmobilitätsplan für die betroffenen Kommune zusammenführt. Das Handbuch zum Nahmobilitäts-Check Hessen ist abrufbar unter:

→ www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/nahmobilitaets-check/

Eine Übersicht zu den Fördermöglichkeiten für den Radverkehr durch das Land Hessen ist abrufbar unter:

→ <https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/>

Zu den Förderprogrammen berät Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement die Kommunen im Einzelnen. Zudem stehen den Kommunen über die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) Angebote wie z.B. Weiterbildung, und Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung. Die ausführlichen Angebote der AGNH sind unter www.nahmobil-hessen.de abrufbar.

Wiesbaden, 21. September 2020

Tarek Al-Wazir