



HESSISCHER LANDTAG

17. 10. 2022

Kleine Anfrage

Tobias Eckert (SPD) vom 06.09.2022**Südmumgebung Limburg (B 54n)****und**

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Seit Jahrzehnten wird in Limburg und Umgebung über eine mögliche Umgehungsvariante für Limburg diskutiert. 2012 hat sich eine klare Mehrheit der Limburger Stadtverordneten für die Realisierung auf der sogenannten Altrasse unter Einbeziehung einer Tunnellösung zwischen Holzheimer und Wiesbadener Straße entschieden. Aufgrund einer Umweltverträglichkeits- und Variantenprüfung in 2013 erfolgte die Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030.

Seither ist in dieser Angelegenheit weiter nichts Wesentliches geschehen. Die notwendigen Planungen wurden nicht eingeleitet. Das zuständige Hessische Verkehrsministerium signalisiert seit Jahren unter Hinweis auf andere vordringliche Verkehrsprojekte, unzureichende personelle Kapazitäten bei Hessen Mobil sowie grundsätzliche verkehrspolitische Vorbehalte gegenüber neuen Umgehungslösungen und keinerlei Interesse an einem Fortgang des Projekts.

Die Bedingungen in und um Limburg, die eine Umgehungslösung gebieten, haben sich in den letzten Jahren wegen der weiterhin verstärkten Verkehrsbelastung sowie der damit einhergehenden hohen Lärm- und Schadstoffemissionen in der Innenstadt zwischenzeitlich noch erheblich verschlechtert:

In der Limburger Innenstadt treffen an der Kreuzung Schiede/Diezer Straße vier Bundesstraßen aufeinander, hessenweit einmalig. Dort fahren täglich - mit hohem Anteil von Schwerlastverkehr und Durchgangsverkehr - 38.000 Kraftfahrzeuge. Daraus resultieren eine extrem hohe Belastung der Innenstadt mit Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickstoffdioxid und Straßenlärm

Die bei der Erstellung des BVWP im Jahre 2015 zugrunde gelegten Planzahlen hinsichtlich der Verkehrsbelastung und der Schadstoffemissionen für 2030 werden bereits jetzt weit übertroffen!

Die Limburger Innenstadt hat zwischenzeitlich hinsichtlich der Schadstoffbelastung mit die schlechtesten Werte sowohl hessen- als auch bundesweit. Das Limburg aktuell drohende Fahrverbot ist Ausdruck dieser Misere. All dies war bei der Verabschiedung des BVWP 2030 kein Thema. Die Belastungen vor allem der Anwohner in der Diezer-, der Frankfurter-, der Schiede und der Zeppelinstraße überschreiten schon seit vielen Jahren die Grenze der Zumutbarkeit.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Südmumgebung Limburg im Zuge der B 54 wurde für den hessischen Abschnitt im aktuellen BVWP 2030 vom Bund nicht in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“, sondern 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 Südmumgebung Limburg auf dem Gebiet von Rheinland-Pfalz in Richtung Diez wurde im Bedarfsplan lediglich 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 hessische Anteil 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 konzentriert sich das Land daher auf die planerisch

fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen. 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.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle Diskussion um die Südumgehung in Limburg mit den Beschlüssen des Kreistags sowie der Stadtverordnetenversammlung, den Forderungen von IHK Limburg-Weilburg und Koblenz sowie des City-Rings Limburg und den Aktivitäten der Bürgerinitiative „Für Südstadtunnel unter der Altrasse“ in Limburg?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 2. Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus dem 2. Luftreinhalteplan 2021

- a) wegen der Gesundheitsgefährdung der Bürger in der Innenstadt durch Feinstaub, Stickstoffdioxide, Lärm und drohendem Fahrverbot?
- b) wegen der hohen Verkehrsdichte mit hohem Anteil des Durchgangsverkehrs hinsichtlich der Forderung nach einer Priorisierung der Planung und der Realisierung der Südumgehung Limburg als getunnelte Variante?

Ziel jedes Luftreinhalteplans ist es, eine dauerhafte Verminderung der Luftverunreinigungen unterhalb der jeweiligen Immissionsgrenzwerte der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu erreichen und die Dauer einer Immissionsgrenzwertüberschreitung so kurz wie möglich zu halten. Dabei sind die Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil festzulegen. Die Reduzierung von Lärmbelastungen ist nicht Bestandteil von Luftreinhalteplänen.

Der Straßenverkehr leistet in Limburg den mit Abstand höchsten Beitrag zur Stickstoffdioxidbelastung, dessen Immissionsgrenzwert seit vielen Jahren teils deutlich überschritten wurde. Dagegen lagen die jahresbezogenen Feinstaubwerte seit Aufnahme ihrer Messung immer deutlich unterhalb des Immissionsgrenzwertes. Zuletzt bei $18,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel 2021, d. h., mehr als 50 % unterhalb des Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Mit den Maßnahmen des Luftreinhalteplans für das Gebiet Mittel- und Nordhessen, 2. Fortschreibung Teilplan Limburg, wurden daher auch im Wesentlichen solche Maßnahmen umgesetzt, die zur Verkehrsvermeidung (Ausbau ÖPNV, Radwegenetz, Parkraummanagement etc.) bzw. zur Verringerung der Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs (Modernisierung Busflotte, Elektrifizierung des Verkehrs, Tempolimit, Fahrverbot für hoch emittierende Fahrzeuge etc.) dienen. Ein Fahrverbot für Kfz bestimmter Emissionsklassen ist an die Schadstoffentwicklung geknüpft, so dass es nur dann zum Tragen kommt, wenn alle anderen Maßnahmen nicht ausreichen, um eine Grenzwerteinhaltung zu gewährleisten. Der Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid konnte erstmalig im Jahresmittelwert 2021 an allen Messstandorten in Limburg eingehalten werden.

Im Rahmen der Diskussion um Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffbelastung wurde die Notwendigkeit einer Umgehungsstraße in Limburg mitbetrachtet. Mit dem Bau einer Umgehungsstraße kann die verkehrsbedingte Schadstoffbelastung in einer Stadt zwar deutlich reduziert werden, sie stellt jedoch nur dann eine Maßnahme im Sinne der Luftreinhaltung dar, wenn ihre Fertigstellung bereits kurz bevorsteht und damit einen Beitrag zu einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung leisten kann. Da dies zum Zeitpunkt der Aufstellung der Luftreinhaltepläne für die Stadt Limburg (2012, 2019 und 2021) nicht der Fall war, war die Maßnahme für die Luftreinhaltung unbeachtlich. Der aktuelle Luftreinhalteplan für das Gebiet Mittel- und Nordhessen, 2. Fortschreibung Teilplan Limburg, hat sich mit diesem Aspekt entsprechend auseinandergesetzt.

Frage 3. Ist die Landesregierung bereit, wegen der Gesundheitsgefährdung und der dringend notwendigen Reduzierung von Emissionen in der Limburger Innenstadt - auch als Beitrag zu mehr Umweltschutz und Klimaschutz - beim Bundesverkehrsminister zu beantragen, von der bisherigen Prioritätenreihung abzuweichen und im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 die Südumgehung in den vordringlichen Bedarf höher zu stufen?

Frage 7. Ist die Landesregierung ggfs. bereit, angesichts der besonderen Dringlichkeit des Limburger Verkehrsprojekts unter den aktuellen Bedingungen - trotz grundsätzlicher Bedenken hinsichtlich der Realisierung von weiteren Umkehrungslosungen in Hessen - die einhellige Forderung der gesamten

Region nach Höherstufung des Projekts im BVWP zumindest kommentarlos an den Bund weiterzuleiten?

Die Fragen 3 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

In der aktuellen Koalitionsvereinbarung des Bundes haben die Koalitionäre vereinbart, auf der Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg zu bringen. Über die neuen Kriterien, die Art und den Umfang des neuen Planes sowie die vom Bund vorgesehene Länderbeteiligung im Aufstellungsprozess liegen der Landesregierung bislang keine Informationen vor. Grundsätzlich gilt aber, dass über die Aufnahme von Projekten in den neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan und deren Dringlichkeitseinstufung abschließend der Bund entscheiden wird.

Das Bundesverkehrsministerium arbeitet derzeit an der gesetzlich geforderten Überprüfung des Bedarfsplans 2016. Nach den der Landesregierung bisher vorliegenden Informationen aus dem Bundesverkehrsministerium liegt der Fokus der Bedarfsplanüberprüfung bei der Überprüfung des Plans in Gänze, eine Änderung der Einstufung einzelner Projekte sei nicht vorgesehen. In welchem Umfang der Bund den Ländern die Gelegenheit einräumt, sich zum Verfahren oder zu möglichen Veränderungen zu positionieren, ist derzeit noch nicht absehbar.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in der Vorbemerkung verwiesen.

Frage 4. Gibt es Straßenbaumaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 in Hessen, die absehbar nicht umgesetzt werden, und gibt es insoweit die Chance einer Mittelumschichtung zugunsten der Planung und Realisierung des Limburger Verkehrsprojekts?

Die von der Landesregierung prioritär eingestuften Projekte des Vordringlichen Bedarfs sind aktuell noch in der Planung bzw. es werden im Rahmen der Planung Alternativen geprüft. Bis auf ein Projekt gibt es derzeit keine Zurückstellungen. Dagegen gibt es noch ca. 15 Projekte mit vordringlicher Bedarfseinstufung, für die die Planung noch nicht begonnen werden konnte. Daher besteht für Projekte des „Weiteren Bedarfs“ aktuell keine Perspektive für einen Planungsbeginn.

Frage 5. Sieht die Landesregierung die Möglichkeit, gegebenenfalls über vorhandene Landesprogramme zumindest die sofortige Planung der B 54 neu zu finanzieren und durchzuführen?

Aufgrund der in der Vorbemerkung skizzierten, von der Landesregierung vorgenommenen Prioritätensetzung sieht die Landesregierung hierfür keine Möglichkeit.

Frage 6. Wäre die Landesregierung angesichts der Dringlichkeit des Verkehrsprojekts gegebenenfalls bereit, die Planung und den Bau des Südstadtunnels im Rahmen eines ÖPP-Projekts auszuschreiben und vorzufinanzieren (so beim Bau der A 49 geschehen)?

ÖPP-Projekte sind in der Vergangenheit für einzelne Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“ vom Bund initiiert worden. Die Entscheidung über die Durchführung von ÖPP-Projekten trifft alleine der Bund. Für Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ oder Maßnahmen außerhalb des Bedarfsplans ist eine derartige Finanzierung durch den Bund aufgrund der fehlenden Priorität sehr unwahrscheinlich.

Wiesbaden, 11. Oktober 2022

Tarek Al-Wazir