Fre 19/08

Eingang: 19/08/21 Rd

Kleine Anfrage 20/6123
Marion Schardt-Sauer (Freie Demokraten) vom 8.7.21
Messung der Stickstoffdioxid-Belastung und deren Bewertung im Zusammenhang mit den sich daraus ableitenden Fahrverboten in Limburg an der Lahn
und
Antwort
Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung Fragestellerin:
In der EU-Richtlinie 2008/50/EG – in deutschem Recht mit der 39. BImSchV umgesetzt - ist für den Schutz der menschlichen Gesundheit ein Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ im Jahresmittel festgelegt, der einzuhalten ist. Stickstoffdioxid entsteht als unerwünschte Nebenreaktion bei Verbrennungsprozessen. Eine der Hauptquellen von Stickstoffdioxid sind Verbrennungsmotoren. Im Zuge der Betreibung diverser Messstationen in Limburg an der Lahn sind, trotz stark verringerten Verkehrsaufkommens in Pandemiezeiten, erhöhte Stickstoffdioxid-Werte gemessen worden. Nach dem Luftreinhalteplan der Regierung des Landes Hessen und dem Masterplan der Stadt Limburg an der Lahn, werden Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge und das Sperren von einzelnen Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr für geeignete Mittel gehalten, um die Belastung der Anwohner durch Stickstoffdioxid zu mindern.

Diese Vorbemerkung der Fragestellerin vorangestellt beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung die Qualität der Messungen an der Schiede, wenn trotz stark verringerten Verkehrsaufkommens die Messwerte für Stickstoffdioxid weiterhin über dem zulässigen Bereich liegen?

Das Verkehrsaufkommen auf der Schiede lag im Jahresmittel 2020 etwa 15 % unter dem Vorjahreswert. Das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie hat die Wirkung des pandemiebedingt verringerten Verkehrsaufkommens auf die NO_2-Konzentration untersucht. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die gemessene Konzentration an der Messstation Schiede (DEHE131) ohne den Einfluss der Pandemie etwa 5 µg/m^3 (12 %) höher ausgefallen wäre. Damit wäre auch an der Luftmessstation Schiede ein Jahresmittelwert von knapp über 40 µg/m^3 eingetreten und der Jahresmittelwert am Passivsammler Schiede I (DEHE099) noch deutlich höher ausgefallen. Die Messung belegt damit die durch das verringerte Verkehrsaufkommen eingetretene Verbesserung der Luftqualität.

Der Endbericht „Begutachtung der Positionierung verkehrsnaher Probenamestellen zur Messung der Stickstoffdioxid-Konzentration (NO_2) an ausgewählten Standorten“ der TÜV Rheinland Energy GmbH vom 27.06.2019 hat außerdem festgestellt, dass die untersuchten NO_2-Messstandorte in Limburg allesamt den Anforderungen der 39. BImSchV entsprechen. Für eine ausführliche Darstellung wird diesbezüglich auf die Beantwortung der Fragen 5 bis 7 der Kleinen Anfrage 20/1020 verwiesen.

Frage 2. Hält die Landesregierung, trotz der Erkenntnis, dass ein verminderter Verkehr nicht zur Einhaltung der Höchstwerte führt, an der Option eines Fahrverbotes für Dieselfahrzeuge ohne die Einstufung Euro VI fest?

Der Unterschied zwischen dem verminderten Verkehrsaufkommen im Zuge der Corona-Pandemie und einem örtlich begrenzt angeordneten Fahrverbot ist, dass im ersten Fall zwar insgesamt weniger

Fahrzeuge verkehren, die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte jedoch gleichbleibt. Im zweiten Fall werden hingegen selektiv nur Fahrzeuge ferngehalten, die sehr nachteilige Stickoxid-Emissionswerte haben. Da das Emissionsverhalten der im zweiten Fall erfassten Kraftfahrzeuge wesentlich schlechter ist als jenes der nicht betroffenen, ist die positive Wirkung auf die NO_2-Konzentration eines Fahrverbotes um ein vielfaches höher als bei einer allgemeinen Reduzierung des Verkehrs, wie sie im Jahr 2020 aufgetreten ist.

Frage 3. Wie hoch schätzt die Landesregierung die Anzahl derer ein, die im täglichen Verkehrsaufkommen durch dieses Fahrverbot betroffen sein werden?

Für die Berechnungen wurden von folgenden Anteilen der betroffenen Fahrzeuge ausgegangen:

- Pkw:	15,5 %
- leichte Nutzfahrzeuge (Lieferwagen):	27,2 %
- schwere Nutzfahrzeuge (Lkw > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht):	13,9 %.

Diese Anteile beruhen auf den Fahrleistungsanteilen der betroffenen Fahrzeugtypen an der Gesamtfahrleistung nach dem Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 4.1). Die Anteile nach HBEFA wurden dann mit der bestehenden Umweltzone, einer Neubeschaffungsquote von 10 % sowie einer pauschalen Quote von 20 % für etwaige Ausnahmegenehmigungen verrechnet.

Frage 4. Ist im Zuge der Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte für die Einhaltung der Höchstwerte an der Schiede ein Fahrverbot für ältere Dieselfahrzeuge weiterhin ein verhältnismäßiges Mittel?

Die Erneuerung der gesamten Fahrzeugflotte gemäß HBEFA wurde allen Berechnungen im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans zugrunde gelegt. Die Berechnungen zeigen, dass die Flottenerneuerung auch zusammen mit den übrigen Maßnahmen (ohne Fahrverbote) nicht für eine zeitnahe Grenzwerteinhaltung ausreicht.

Frage 5. Hält die Landesregierung angesichts des sich bereits heute regelmäßig anstauenden Verkehrs eine Sperrung einzelner Fahrspuren an der Schiede für ein geeignetes Mittel, um die Anwohner zu entlasten?

Die Sperrung einzelner Fahrspuren an der Schiede ist seitens der Landesregierung im Rahmen der Luftreinhaltungsplanung nicht beabsichtigt.

Frage 6. Welche weiteren Maßnahmen möchte die Landesregierung an der Schiede und in der restlichen Stadt nach aktuellem Kenntnisstand angehen, um die Stickstoffdioxidbelastung zu senken?

Die Landesregierung schafft Angebote, um die Kommunen bei der Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrsplanung zu unterstützen. Dies geschieht insbesondere durch landeseigene Förder- und Beratungsprogramme.

Beispielhaft hierfür sind:

- das Fachzentrum für nachhaltige urbane Mobilität (FZ-NUM), das hessische Kommunen bei der Implementierung nachhaltiger Mobilitäts- und Verkehrsplanung unterstützt,

- die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), in der sich über 165 hessische Gemeinden, Städte und Landkreise austauschen und sich durch vielfältige Maßnahmen und Aktionen für die Nahmobilität stark machen,
- das Programm „Radfahren neu entdecken“, welches 160 Pedelecs, Lastenrädern und E-Bikes, die sich die Bürgerinnen und Bürger der teilnehmenden Kommunen kostenlos zum Probefahren ausleihen können, zur Verfügung stellt,
- der „Nahmobilitäts-Check“, bei dem für die Kommunen zugeschnittene Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität vor Ort entwickelt werden sowie
- die Initiative „Strom Bewegt“ zur Förderung der Elektromobilität.
- Angebote zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs, wie das Schüler- und Auszubildendenticket und das Seniorenticket Hessen und das LandesTicket für alle Landesbediensteten.

Auf Bitten der Landesregierung hat der Landkreis Limburg-Weilburg außerdem im Mai dieses Jahres eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h auf der B 8 und der B 54 zwischen der Kreuzung Dresdener Straße im Süden und der Kreuzung Am Renngraben/Konrad-Kurzbold-Straße im Norden angeordnet.

Die Stadt und der Landkreis planen zusätzlich verschiedene konkrete Maßnahmen aus den folgenden Handlungsfeldern oder haben mit der Umsetzung bereits begonnen:

- Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs
- Weiterentwicklung des Anrufsammeltaxis (AST) in ein On-Demand-System (ODS)
- Mobilitätsmanagement
- Förderung des Radverkehrs
- Parkraummanagement inkl. Erhöhung der Parkgebühren
- Elektrifizierung des Verkehrs.

Frage 7. Wie möchte die Landesregierung verhindern, dass sich durch Maßnahmen wie Fahrverbote oder Sperrung von Spuren der Verkehr auf die Nebenstraßen verlagert und dort die Bürger Limburgs zusätzlich belastet?

Eine Sperrung einzelner Fahrspuren an der Schiede ist seitens der Landesregierung im Rahmen der Lufteinhaltung nicht beabsichtigt.
Gemäß Verkehrsgutachten ist auch an anderer Stelle eine Verlagerung in das nachgeordnete Straßennetz zulässig, sofern die Verkehre dort geordnet und sicher abgewickelt werden können und es ferner nicht zu einer NO_2-Grenzwertüberschreitung kommt. Beides konnte im Rahmen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Gebiet Mittel- und Nordhessen, Teilplan Limburg nachgewiesen werden.

Um zum Beispiel die verkehrliche Mehrbelastung der Grabenstraße durch die Anordnung eines Fahrverbots zu verhindern, ist eine Zuflussdosierung durch eine Anpassung der Lichtzeichenanlage am Knotenpunkt des Eschhöfer Wegs mit der Frankfurter Straße vorgesehen.

Zusätzlich hat die Stadt Limburg als zuständige Straßenverkehrsbehörde weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen für den Fall der Umsetzung von Fahrverboten auf der Schiede zugesichert, soweit Verkehrssicherheitsgründe dies gebieten.

Frage 8. Wie möchte die Landesregierung verhindern, dass sich durch den Abriss der Lichfieldbrücke das Verkehrsaufkommen in Limburg aufstaut und die Belastung durch Stickstoffdioxid und Lärm zunimmt?

Die Lichfieldbrücke in Limburg besteht sowohl heute als auch künftig aus zwei parallelen Teilbauwerken, je eines pro Richtungsfahrbahn. Daher kann während des Abrisses und des Neubaus je ein Teilbauwerk für die Aufnahme des Verkehrs genutzt werden.
Die Planungen des Ersatzneubaus der Lichfieldbrücke befinden sich in der Phase der technischen Entwurfsplanung (sogenannter Vorentwurf). Der aktuelle Zeitplan der Gesamtbaumaßnahme sieht bis Ende des Jahres 2022 den Abschluss der technischen Entwurfsplanung sowie die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens Mitte des Jahres 2023 vor. Daraus resultierend wird mit dem Baubeginn des ersten Teilbauwerkes Mitte des Jahres 2026 und mit dessen Fertigstellung bis Ende des Jahres 2028 gerechnet. Nach aktuellem Stand ist die endgültige Fertigstellung des Ersatzneubaus der Lichfieldbrücke bis Ende des Jahres 2030 geplant.

Frage 9. Welche Gespräche und Absprachen fanden und finden zwischen den Vertretern der Stadt Limburg an der Lahn und des Landes Hessen zu dem Thema Fahrverbote und Belastung durch Stickstoffdioxid statt?

Die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Limburg und des Landkreises Limburg-Weilburg sind eng in den Prozess eingebunden gewesen und über alle wesentlichen Schritte informiert. Seitdem sich der Luftreinhalteplan Limburg in der 2. Fortschreibung befindet, gab es regelmäßige Arbeitsgruppentreffen unter Beteiligung der Stadt Limburg, des Landkreises Limburg-Weilburg sowie dem Verkehrs- und dem Umweltressort der Landesregierung.

Zudem gab es im März 2021 ein Gespräch zwischen dem Bürgermeister, weiteren Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Limburg und den jeweiligen Hausleitungen des Umwelt- sowie des Verkehrsministeriums.
Im Juli 2021 fand eine gemeinsame Sondersitzung des Haupt- und Finanzausschusses und des Ausschusses für Umwelt, Klima und Verkehr der Stadtverordnetenversammlung Limburg statt, an der auch Vertreter der Landesregierung teilgenommen haben.

Frage 10. Hat die Landesregierung Erkenntnisse dazu, dass es, abseits der bekannten Problematiken des motorisierenden Verkehrs und anderer typischen Quellen, auch bisher weniger beachtete Einflüsse auf die Stickstoffdioxidbelastung der Stadt Limburg an der Lahn geben könnte?

Nein.

Wiesbaden, 15. August 2021

Priska Hinz

Staatsministerin