

Stellungnahme der IHK Limburg zum Entwurf des Luftreinhalteplans für das Gebiet Mittel- und Nord- hessen, 1. Fortschreibung Teilplan Limburg

Ein grundsätzliches Problem bzw. Mangel des Plans ist nach Ansicht der IHK Limburg, dass Maßnahmen überlegt werden, die in die verkehrliche Entwicklung der eng verbundenen Zentren Limburg und Diez eingreifen, ohne auf einem abgestimmten, beide Zentren berücksichtigenden Verkehrskonzept aufzubauen. Eine leistungsfähige Infrastruktur und gute Erreichbarkeit sind aber unverzichtbare Bedingungen für die in Limburg und Diez ansässigen Unternehmen. Daher fordert die IHK, dass die Fortschreibung des Luftreinhalteplanes nicht ohne Berücksichtigung eines solchen Verkehrskonzeptes vorgenommen wird.

Die IHK Limburg bewertet die im Planentwurf angedachten und vorgesehenen Maßnahmen teils positiv, teils negativ. Vor allem die geplante Lkw-Sperrung wird kritisch gesehen. In der nachfolgenden Stellungnahme werden vor allem die unter 7. und 8. im Entwurf aufgeführten Maßnahmen bewertet.

7. Bereits durchgeführte Maßnahmen

7.1.1. Emittentengruppe Industrie

Aus diesem Bereich wird auch aufgrund verschärfter gesetzlicher Vorgaben ein weiter fallender Beitrag zur Luftverschmutzung erwartet.

7.1.3 Emittentengruppe Kfz-Verkehr

7.1.3.1 Emissionsarme schwere Lkw

Auch die heimischen Transportunternehmen sind längst dabei, ihre Fahrzeugflotte auf besonders emissionsarme Lkw umzurüsten. In diesem Bereich wurde schon ein großer Beitrag zur Reduzierung der Luftschadstoffe geleistet. Dieser durch staatliches Fordern und Fördern unterstützte Prozess wird sich weiter fortsetzen und den Anteil an der Luftbelastung reduzieren.

7.2. Regionale Maßnahmen

7.2.1 Autobahn A 3

Die neue Lärmschutzwand kann dazu beitragen, dass der Schadstoffeintrag vermindert wird. Damit die Innenstadt von Limburg bei Sperrung der Autobahn weniger belastet wird,

sollten die relevanten Abschnitte sicherer und leistungsfähiger gemacht werden. Dazu wäre, neben den bereits vorgesehenen Maßnahmen, aufgrund der weiter wachsenden Verkehrsbelastung eine Kapazitätserweiterung auch im Sinne der Sicherheit angezeigt. Es sollte möglichst bald je Richtung ein weiterer Fahrstreifen in Angriff genommen werden, wie schon bezüglich des neuen Bundesverkehrswegeplans von der IHK gefordert.

7.3. Lokale Maßnahmen der Stadt

7.3.1 Bereich Verkehr

7.3.1.2 ÖPNV

Wesentliche Nachteile des ÖPNV im Vergleich zum Pkw sind seine geringere Flexibilität, Verfügbarkeit, Geschwindigkeit und Komfort. Die Attraktivität dieses Verkehrsträgers kann deshalb besonders durch Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung öffentlicher Verkehrsinfrastruktur gewinnen.

Vor allem in der Beziehung Limburg und Verbandsgemeinde Diez gibt es Potenzial, über ein besseres Angebot im ÖPNV mehr Nachfrage zu generieren und Fahrten mit dem PKW in die Stadt hinein zu vermeiden.

Aufgrund der gerade vom Busverkehr durch die Verweildauer verursachten hohen Emissionen in der Innenstadt, ist hier noch stärker auf den Einsatz abgasarmer Fahrzeuge zu achten. Sinnvollerweise gilt dies für alle Fahrzeuge, die hauptsächlich innerstädtischen Transportzwecken dienen.

7.3.1.3 Radverkehr + Car-Sharing

Nach dem ÖPNV stellt der Fahrradverkehr eine wichtige Alternative zum Pkw-Verkehr dar. Abhängig von der Topographie gibt es deutschlandweit große Unterschiede zwischen den Städten, wie häufig das Fahrrad als Verkehrsmittel gewählt wird.

Dennoch können auch Städte wie Limburg viel tun, um zur Fahrradstadt zu werden. Neben breiten und sicheren Radwegen gehören dazu ausreichend Abstellflächen und Kombinationsmöglichkeiten mit dem ÖPNV. Diese Maßnahmen bergen große Potenziale.

Der in Limburg vorangetriebene Ausbau des Radwegenetzes kann in Zukunft zu einer viel stärkeren Nutzung als bisher führen.

Insbesondere in Zusammenarbeit mit den Limburger Schulen sollte stärker als bisher geprüft werden, inwieweit der Radverkehr stärker gefördert und propagiert werden kann, um unnötigen Pkw-Verkehr zu vermeiden. Das gleiche gilt für das Car-Sharing.

Die auch im Fahrradverkehr einziehende Elektrifizierung kann den Trend zum Fahrrad zukünftig unterstützen. Denn der wichtigste Hinderungsgrund das Fahrrad zu nutzen, sind die körperliche Belastung und zu weite Wegstrecken.

Dieses Hemmnis können elektrisch angetriebene Fahrräder (Pedelecs) reduzieren. Das Potenzial dieses relativ neuen Verkehrsmittels ist jedoch noch lange nicht ausgeschöpft. Positiv auswirken werden sich deshalb die in Limburg bereits entsprechend eingerichteten Ladestationen. In der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und der Nutzung von Pedelecs stecken große Emissionsminderungspotenziale. Jeder verlagerte Pkw-Kilometer mit dem Fahrrad senkt 1:1 die durch ihn verursachten NO₂-Emissionen. Dennoch wird es auch in Limburg Zeit brauchen, die Fahrradnutzung zu steigern. Wirken die Maßnahmen, halten sie jedoch sehr nachhaltig an.

8 Untersuchte und geplante Maßnahmen

8.1 Verkehrsverlagerungen

8.1.1 Südumgehung Limburg-Diez

Die IHK Limburg setzt sich schon seit Jahren für eine Bundesstraßenumgehung ein. Andere, sich wie Limburg ähnlich positiv entwickelnde Mittelzentren, haben mit rechtzeitig umgesetzten Umgehungslösungen die Probleme vermeiden können, die Limburg jetzt treffen. Dass jetzt der Lkw-Durchfahrtsverkehr zur Entlastung der Innenstadt für die Diezer Straße und Schiede gesperrt und über die Zeppelinstraße geleitet werden soll, macht schmerzhaft deutlich, dass Limburg im Verbund mit Diez dringend eine Südumgehung Limburg benötigt. Für die Bundesstraße B 54 steht eine entsprechende Umgehungslösung bereits im Bundesverkehrswegeplan. Diese ist nachhaltiger geeignet, die Innenstadt zu entlasten, als provisorischen Umfahrungen über dafür nicht ausgelegte Ortsstraßen.

Eine Umgehung wäre eine besonders wirksame Maßnahme zur Reduzierung der Luftverschmutzung in Limburg. Durch die bisherige Verzögerung einer Umgehung nahm die Belastung an den innerstädtischen Knoten zu, was den Verkehrsfluss bremste und den Schadstoffausstoß erhöhte. Hier gilt es, nicht mehr länger zuzuwarten. Das Projekt muss jetzt mit Priorität in die Planung genommen werden.

Bund und Land sollten ihrer Verantwortung nachkommen und tätig werden, um der positiven Entwicklung Limburgs und der Gesundheit der Menschen gerecht zu werden. Das Land muss konkrete Schritte aufzeigen, wie im Zusammenhang mit der Luftschadstoffbelastung die Südumgehung jetzt schnellstmöglich verwirklicht werden kann.

Die IHK Limburg bedauert, dass im Luftreinhalteplanentwurf keinerlei Berechnungen zur Minderungswirkung einer Südumgehung vorgenommen wurden und bittet dies nachzuholen. Der Verweis im Plan, dass noch keine konkrete Straßenführung für eine Umgehung bekannt sei, so dass keine Berechnung vorgenommen werden könne, ist nicht nachvollziehbar.

8.1.2 Verbesserte Wegweisung

Hier wird positiv aufgezeigt, wie mit geringem Aufwand eine Wirkung zur Schadstoffreduzierung in den hauptbelasteten Bereichen erreicht werden kann.

8.2 Fahrverbote

8.2.1 Fahrverbote für Diesel-Pkw

Besonders Unternehmen würden durch Beschränkungen des Dieserverkehrs stark getroffen. Schließlich setzen sie mit einem Anteil von 67 Prozent im Pkw-Bereich (und fast 100 Prozent im Nutzfahrzeugbereich) mehrheitlich auf Diesel.

Ein Verbot von Diesel-Pkw kommt nach Einschätzung der IHK nur mit einer entsprechend langen Übergangsfrist in Frage. Ansonsten wäre diese Maßnahme unverhältnismäßig und käme einer Enteignung für Unternehmen und Private gleich bzw. die Erreichbarkeit der Innenstadt wäre stark eingeschränkt – mit erheblichen Nachteilen für Mitarbeiter, Kunden und Einzelhandel.

8.2.2 Alternierende Fahrverbote

Auf Jahresmittelwerte der NO₂-Immissionen wirken kurzzeitige Fahrverbote nur sehr geringfügig. Bei Unternehmen würden sie Umsatzrückgang und Versorgungsengpässe verursachen und werden abgelehnt.

8.2.3 Lkw-Durchfahrtsverbot

Das jetzt geplante Durchfahrtsverbot für Lkw, die kein Ziel oder keine Quelle in Limburg haben, und die damit verbundenen Umwege stellen einen starken Eingriff in die Transportabwicklung in der Region Limburg dar, auch wenn die Versorgung der Standorte innerhalb der Verbotszone laut Plan nicht betroffen sein sollen.

Gemäß dem Luftreinhalteplan soll die Lkw-Sperrung zumindest einen kleinen Beitrag zur Reduktion der Stickstoffdioxidwerte an den Orten der Messstellen in der Innenstadt leisten und gleichzeitig möglichst wenig zusätzliche Belastung auf den Umgehungsvarianten verursachen. Nach Untersuchungen des hessischen Verkehrsministeriums ist bei einer Sperrung von Diezer Straße und Schiede für den Lkw-Durchgangsverkehr die südliche Umfahrungsmöglichkeit über die Zeppelinstraße in Blumenrod die bestmögliche Variante. Auf westlicher Seite sollen die Lastkraftwagen über Diez, Aull und Staffel fahren.

Die IHK Limburg sieht die Behinderung der Lkw-Transporte durch die vorgesehene Sperrung angesichts der nur geringen positiven Umweltauswirkungen sehr kritisch. Außerdem wird befürchtet, dass es auf der Umleitungsstrecke zu größeren Verkehrsbehinderungen kommt, weil die vorgesehenen Umgehungen für größere Fahrzeuge zum Teil schwer zu befahren sind bzw. neuralgische Knoten auf den Strecken bereits jetzt ausgelastet sind. Dass jetzt der Lkw-Durchfahrtsverkehr zur Entlastung der Innenstadt für die Diezer Straße und Schiede gesperrt und über die Zeppelinstraße geleitet werden soll, macht nochmals deutlich, dass Limburg und auch Diez dringend eine Südumgehung Limburg benötigen.

Die Stickoxid-Emissionen von Nutzfahrzeugen konnten seit dem Jahr 2000 um über 80 Prozent reduziert werden. Daher ist es schwer nachzuvollziehen, dass diesbezüglich die gravierendsten Maßnahmen im Entwurf getroffen werden. Anders als beim Feinstaub sind Nutzfahrzeuge nicht die Hauptverursacher der verkehrsbedingten NO₂-Immissionen in Städten. Zudem sind sie meist um ein Vielfaches effizienter: Eine Lkw-Fahrt ersetzt so im Schnitt 30 bis 40 Pkw-Fahrten.

8.2.4 Sperrung des Schiedetunnels

Die IHK begrüßt, dass die ursprünglichen Pläne für eine komplette Sperrung des Schiedetunnels für Lkw-Verkehr nicht weiter verfolgt werden. Ein solches Durchfahrtsverbot hätte unabsehbare negative Folgen gehabt für die Erreichbarkeit und Versorgung des Stadtgebietes und würde eine problematische Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstrecken verursachen.

8.3 Verkehrsvermeidung

8.3.1 City-Maut

Die Einführung einer City-Maut wird zu Recht auch im Plan verworfen. Die Wirtschaft in den Städten würde durch den Verlust der Kaufkraft im stationären Einzelhandel sowie hohe Abgaben stark belastet.

8.3.4 Parkraumplanung

Eine Reduzierung des Parkraums wird kritisch gesehen. Eher kann eine Reduzierung der Parkplatzsuche die Verkehrsleistung von Pkw in Städten mindern. Schätzungen zufolge beträgt der Verkehr in europäischen Innenstädten bis zu einem Drittel aus dem sogenannten Parksuchverkehr. Verschiedene Maßnahmen der Optimierung dieses Verkehrs bergen deshalb große Minderungspotenziale auch für die Schadstoffemissionen in Städten. Eine Erhöhung des Parkdrucks durch Reduzierung des Angebots verschärft die Probleme.

8.4.3 Einführung einer Umweltzone

Die Einführung einer Umweltzone wird kritisch gesehen, da deren Einrichtung mit einem hohen Aufwand für Verwaltung und Betroffene verbunden ist, jedoch relativ geringe positive Auswirkungen bezüglich der Schadstoffbelastung erreicht werden. So sind die prognostizierten Reduzierungen der Schadstoffbelastung laut Plan nicht höher als bei der unter 8.1.2 vorgesehenen Maßnahme „Verbesserung der Wegweisung“, die mit relativ geringem Aufwand umgesetzt werden soll. Sollte dennoch eine Umweltzone eingerichtet werden, ist in jedem Fall darauf zu achten, dass die für gewerbliche Zwecke notwendigen Ausnahmegenehmigungen möglichst unbürokratisch beantragt und erteilt werden können.

8.4.4 Verschärfung der Umweltzone nach Änderung der Kennzeichenverordnung („Blaue Plakette“)

Nach Änderung der Kennzeichenverordnung könnte nach der grünen Plakette die blaue Plakette eingeführt werden. Eine solche Verschärfung der Bestimmungen für Umweltzonen würde z. B. dazu führen, dass nur noch Dieselfahrzeuge ab Euro VI/6 einfahren dürfen. Euro VI/6 ist für schwere Nutzfahrzeuge seit Januar 2013, für Pkw seit September 2014 und für leichte Nutzfahrzeuge sogar erst seit September 2015 verpflichtend. Die allermeisten Fahrzeuge fahren noch nicht mit Euro VI/6 – und selbst relativ neue Fahrzeuge mit Euro V/5 dürften bei einer entsprechenden Einführung nicht mehr in die Städte mit einer Umweltzone einfahren.

Gerade für kleine Unternehmen, die ihre Dieselfahrzeuge häufig sehr lange nutzen und aufgrund ihres kleinen Fuhrparks nicht einfach auf Ersatzfahrzeuge für die Einfahrt in Umweltzonen ausweichen können, könnte dies unternehmensbedrohend sein. Zudem wäre damit auch die Versorgungssicherheit der Städte, auch von Limburg, gefährdet. Daher wären bei Einführung der Blauen Plakette lange Übergangsfristen und großzügige Ausnahmegenehmigungen für Unternehmen erforderlich, um deren Existenz zu sichern und die Versorgung der Städte sicherzustellen. Dies wäre auch im Sinne von Mitarbeitern und Kunden, von denen viele darauf angewiesen sind, mit dem Auto zur Arbeit bzw. zum Einkauf zu kommen.

Viele Dieselfahrzeuge der aktuell gültigen Euro-6-Norm überschreiten die auf dem Motoren- oder Rollenprüfstand ermittelten Werte im realen Fahrbetrieb deutlich. Aufgrund der noch nicht ausreichend vorhandenen Prüfwerte zum tatsächlichen Emissionsverhalten der gesamten Flotte können nur ungefähre Voraussagen über die Entwicklung der durch sie verursachten Immissionsbelastung in Städten getroffen werden.

Mit der neuen Typenprüfung im realen Fahrbetrieb ab 2017 – als Euro 6c oder 6d bezeichnet – werden die Werte auch in der Realität deutlich sinken. Dies wird sich in Form verbesserter Luftqualität der Städte bemerkbar machen – auch in Limburg, ob mit oder ohne Umweltzone.

8.4.5 Optimierung der Verkehrsqualität

Die hier genannte Maßnahme wird schon lange gefordert. Durch Standzeiten und häufiges Anfahren von Fahrzeugen steigen die verkehrsbedingten NO₂-Emissionen stark an. Im Stop-and-go-Betrieb stoßen Fahrzeuge mehr als doppelt so viel NO_x-Emissionen aus als im fahrenden Verkehr. Dadurch steigen bei hohem Stauaufkommen, gerade im Bereich der Schieße, auch die Fahrzeugemissionen. Die intelligente Lenkung des Verkehrs birgt deshalb enorme Potenziale zur Emissionsminderung.

8.6. Prognose

Hierzu eine Einschätzung: Langfristig werden sich vor allem die an der Quelle der Emissionen ansetzenden technischen Weiterentwicklungen als wirksamste Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastungen erweisen. Diesel-Pkw sind für fast 70 Prozent der verkehrsbedingten NO₂-Immissionen in Städten verantwortlich. Die Stickoxid-Emissionen von Nutzfahrzeugen konnten seit dem Jahr 2000 um über 80 Prozent reduziert werden. Bei Diesel-Pkw sind sie dagegen nur zu etwa 20 Prozent gesunken.

Durch die Modernisierung der Abgastechnologie, die Einführung der neuen Typen-genehmigung und die Erneuerung des Fahrzeugbestandes werden nach Einschätzung des Deutschen Industrie- und Handelskammertages die Immissions-Grenzwerte bis 2020 an den meisten Messstationen in Deutschland ohne weitere Maßnahmen unterschritten.

Die Weiterentwicklung der Abgastechnologien hat in den letzten 15 Jahren viel für die Immissionsminderung erreicht. So konnten die Feinstaubemissionen beim Diesel-Pkw seit 2000 von durchschnittlich 220 mg/km um mehr als 95 Prozent auf unter 10 mg/km im Jahr 2015 gemindert werden. Auch Stickoxide wurden bei Nutzfahrzeugen um über 80 Prozent reduziert. Allein beim Diesel-Pkw sind diese Erfolge geringer ausgefallen: im Durchschnitt konnten NO_x-Emissionen hier um ca. 20 Prozent reduziert werden. Bei einigen Diesel-Pkw liegen die durchschnittlichen NO_x-Emissionen heute deshalb sogar über denen von schweren Nutzfahrzeugen.

Diese Entwicklungen sind allerdings nicht erst seit Beginn der Abgasaffäre Ende 2015 bekannt. Dass die Stickstoffdioxidemissionen des Verkehrs nicht, wie ursprünglich prognostiziert, deutlich zurückgehen, stellte die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionschutz (LAI) bereits im Jahr 2010 fest. Trotz dieser Erkenntnis traten anspruchsvolle Anforde-

rungen an NO₂-Emission bei Pkw erst mit der Euro-6-Abgasnorm im Jahr 2016 in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt hätten die Städte die europäischen Immissionsgrenzwerte bereits einhalten müssen.

Viele Dieselfahrzeuge der aktuell gültigen Euro-6-Norm überschreiten die auf dem Motoren- oder Rollenprüfstand ermittelten Werte im realen Fahrbetrieb deutlich. Aufgrund der noch nicht ausreichend vorhandenen Prüfwerte zum tatsächlichen Emissionsverhalten der gesamten Flotte können nur ungefähre Voraussagen über die Entwicklung der durch sie verursachten Immissionsbelastung in Städten getroffen werden. Mit der neuen Typenprüfung im realen Fahrbetrieb ab 2017 – als Euro 6c oder 6d bezeichnet – werden die Werte auch in der Realität deutlich sinken. Dies wird sich in Form verbesserter Luftqualität der Städte bemerkbar machen.

Allerdings wird die Marktdurchdringung dieser Fahrzeuge Zeit brauchen. Aufgrund des steigenden Durchschnittsalters der Pkw von derzeit 9,2 Jahren, wird die Erneuerung der Fahrzeugflotte mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Da noch im September 2015 Euro-5-Pkw erstmals zugelassen werden konnten, wird der Anteil an Diesel-Pkw, die auf Grundlage von Typenprüfungen im realen Fahrbetrieb zugelassen wurden, erst im Jahr 2025 50 Prozent übersteigen. Der Effekt der eingeführten Abgasnormen Euro-6c und Euro-6d wird sich deshalb in den meisten Städten erst ab dem Jahr 2020 deutlich bemerkbar machen.

Limburg, 20.04.2017

Ansprechpartner:

Alfred Jung

Geschäftsbereich Standortpolitik und International
Industrie- und Handelskammer Limburg

Walderdorffstr. 7

65549 Limburg

Tel. 06431 210-140

Fax 06431 210-5140

E-Mail: a.jung@limburg.ihk.de

<http://www.ihk-limburg.de>