

Nachhaltige Mobilität statt Fahrverbote für Limburg

Resolution der Vollversammlung der IHK Limburg vom 10.12.2018

Der Landkreis Limburg-Weilburg und Bezirk der IHK Limburg ist eine prosperierende Region mit besonderer Lebensqualität und leistungsfähiger Wirtschaft. Dabei ist es insbesondere für die zentrale Kreisstadt Limburg eine Herausforderung, Leben, Arbeiten sowie Umwelt- und Gesundheitsschutz in Einklang zu bringen. Industrie, Handel und Dienstleistungen sind sich der Tatsache bewusst, wie schwierig dieser Balanceakt ist, wenn es um die Problematik der Luftreinhaltung geht.

Die von der Deutschen Umwelthilfe für Limburg geforderten Fahrverbote sieht die Vollversammlung der IHK Limburg infolge der erheblichen negativen Auswirkungen nicht als verhältnismäßig an.

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig sind mögliche Maßnahmen zur Luftreinhaltung hinsichtlich ihrer Folgen z. B. für die Versorgung einer Stadt abzuwägen. So kommen Fahrverbote nur in Betracht, sofern keine geeigneten Alternativen bestehen, um Luftreinhaltziele in Städten schnellstmöglich zu erreichen

In ihrer Resolution zeigt die Vollversammlung der IHK Limburg auf, was im Sinne der Umwelt unter Wahrung der regionalen Versorgung und der Belange der Wirtschaft getan werden sollte.

Die IHK-Vollversammlung sieht in der Optimierung des Verkehrs und in der Sicherstellung von Mobilität bessere Ansätze zur Einhaltung der Luftgrenzwerte in Limburg als in Fahrverboten.

Der deutliche Rückgang der NO₂-Werte innerhalb der vergangenen Jahre schreitet u.a. durch die kontinuierliche Fahrzeugerneuerung weiter voran, sodass die von der EU gesetzten Luftgrenzwerte in wenigen Jahren auch ohne restriktive Maßnahmen eingehalten werden können.

Mit der flankierenden Umsetzung von Maßnahmen aus der Luftreinhaltungsplanung des Landes Hessen für die Stadt Limburg, sowie den Förderprogrammen des Bundes beispielsweise zur Nachrüstung von Kommunalfahrzeugen wird diese Entwicklung noch beschleunigt.

1. Die Mobilität nachhaltig zu sichern, ist für Limburg und die Region insgesamt existenziell.

Der Wohlstand im Landkreis Limburg-Weilburg basiert auf der wirtschaftlichen Stärke hier ansässiger Unternehmen. Wirtschaftliche Tätigkeit bringt Verkehr mit sich, ebenso wie die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen.

Die Kreisstadt Limburg hat sich als Unternehmens-, Einkaufs, Schul- und Behördenstandort gut entwickelt und zieht auch viele Touristen an. Seine Prosperität hat es seit jeher auch vor allem seiner guten Verkehrsanbindung zu verdanken.

Eine hohe Zentralitätskennziffer von 225 % für Limburg zeigt, dass Limburg als Einkaufsstadt eine hohe Versorgungsfunktion für die Region übernimmt. Limburg hat als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums nicht nur als Unternehmensstandort und Einkaufsstadt sondern aufgrund der Kreisverwaltung und anderer Ämter, den Schulen oder dem Krankenhaus eine hohe Zentralität und Versorgungsfunktion.

Der Zulauf nach Limburg erfolgt dabei aus ländlich geprägtem Bereich. Das ÖPNV-Angebot ist weniger stark ausgeprägt als in einem Ballungsraum. Der motorisierte Individualverkehr ist das Mittel der Wahl, die Nutzung von Kraftfahrzeugen ist derzeit weitgehend alternativlos.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die heimische Wirtschaftsregion und für Limburg im Besonderen unabdingbar. Die Unternehmen sind dabei insbesondere auf ein gut ausgebautes und intaktes Straßennetz angewiesen, um den heimischen Wirtschaftsraum auch zukünftig als Region hoher Lebensqualität und wirtschaftlicher Prosperität erhalten zu können.

Wirtschaftsverkehr darf und kann nicht einfach aus dem Straßenraum, insbesondere den Bundesstraßen, die nach und durch Limburg führen, verdrängt werden. Es ist daher nicht zielführend, ihn durch Auflagen, Durchfahrtsverbote oder generelle Fahrverbote zu erschweren. Vielmehr muss konstruktiv nach Lösungen für die Kapazitätsengpässe beim Straßenverkehr sowie für die ungelöste Stickstoffdioxid-Problematik gesucht werden.

Die Kreisstadt Limburg, welche eine hohe zentrale Bedeutung für die Region hat, steht unter enormem Druck, die Belastungen für Mensch und Umwelt durch Luftverschmutzung zu verringern. Die IHK Limburg erkennt an, welche hohen Stellenwert Gesundheitsschutz, Lebensqualität und Klimaschutz haben. Die hohe Bedeutung eines funktionsfähigen Verkehrssystems sollte gleichwohl beachtet werden. Aus Sicht der IHK darf vor allem der Wirtschaftsverkehr im Blick auf seine Versorgungsfunktion nicht durch Fahrverbote erschwert oder verdrängt werden.

2. Der Fahrzeugbestand ist Existenzgrundlage der Unternehmen und Mittel der Wahl im privaten Bereich

Die aktuelle Diskussion um mögliche Fahrverbote wegen erhöhten Werten bei Stickstoffdioxiden in Limburg verunsichert Unternehmen und Bevölkerung. Restriktive Verkehrslenkungs- und Verkehrsvermeidungsmaßnahmen würden erhebliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr haben, mit Umsatzeinbußen für die Betriebe, die mittelbar auch den Wirtschaftsstandort als Ganzes treffen.

Die Nutzung von Kraftfahrzeugen ist für die Wirtschaft und auch im privaten Bereich bisher weitgehend alternativlos. Die Folgen von Fahrverboten wären daher gravierend: Dieselfahrverbote würden zahlreiche, vor allem auch kleinere Unternehmen, in ihrer Existenz gefährden.

Transportunternehmen würden behindert bei der Lieferung von Gütern, Händler beim Bezug der benötigten Waren. Pendler würden ihre Arbeitsplätze, Kunden die Innenstädte nicht erreichen, da der bestehende öffentliche Personennahverkehr dies kurzfristig in Bezug auf Flexibilität und Taktung nicht kompensieren kann.

Der Diesel gilt als Hauptverursacher von hohen NO_x -Konzentrationen in verkehrsnahen Bereichen. Diese Antriebstechnik ist jedoch das Rückgrat auch des regionalen Wirtschaftsverkehrs. Der Dieselantrieb ist aufgrund guter Verbrauchswerte auch im privaten Bereich beliebt, mit entsprechend hohem Anteil am Fahrzeugbestand. Der Selbstzünder ist im gewerblichen Bereich auf absehbare Zeit unabdingbar.

Es ist darauf hinzuweisen, dass neu zugelassene Diesel-Lkw und -Busse seit dem 1. Januar 2014 die Anforderungen der Euro-VI-Norm im Realbetrieb erfüllen müssen und somit über wirksame Filtertechnologien zur deutlichen Verminderung des NO_x -Ausstoßes verfügen. Es sollte nicht unberücksichtigt bleiben, dass die NO_x -Immissionen durch die immer strengeren Euro-Schadstoffklassen stetig sinken. Die Verringerung der Stickstoffdioxidausstöße wird sich vor allem aufgrund der permanenten Flottenerneuerung mit normenkonformen Neuwagen weiter fortsetzen. Auch die weitere Verbreitung alternativer Antriebe wird zu einer Lösung des Immissionsproblems beitragen.

Der tägliche Wirtschaftsverkehr in der Limburger Innenstadt wäre mit einem kurzfristigen Ausschluss von Dieselfahrzeugen aktuell nicht denkbar. Im gewerblichen Bereich besteht der Fuhrpark zu mehr als drei Viertel aus Diesel-Fahrzeugen. Nutzfahrzeuge bis 3,5 to werden fast ausschließlich mit Diesel-Motoren betrieben. Bei den Nutzfahrzeugen sind alternative Antriebe (Elektro/Hybrid/Erdgas) kaum verfügbar; es gibt hier gegenwärtig kaum Alternativen zum Diesel.

Aber auch viele Ein- und Auspendler wären bezüglich der Erreichbarkeit ihrer Arbeitsplätze erheblich betroffen, ebenso die Schüler, Kunden des Einzelhandels und sonstige Besucher der Stadt.

Nach den Anmeldezahlen des Kraftfahrbundesamtes von Anfang 2018 wären im Landkreis Limburg-Weilburg 35 % der zugelassenen Pkw von einem Fahrverbot, wie es für Frankfurt verhängt wurde betroffen (Diesel Euro 1-5 und Benziner Euro 1-2).

Selbst wenn für den Wirtschaftsverkehr Ausnahmen gelten würden, müssten Unternehmen mit Einschränkungen der Erreichbarkeit ihrer Betriebe durch Kunden, Mitarbeiter oder Lieferanten rechnen. Fahrverbote würden die Attraktivität der Innenstadt insgesamt mindern, es käme für die Stadt zu erheblichen Kaufkraftverlusten. Handel und Tourismus wären besonders stark betroffen.

Schon heute belastet die Unsicherheit über Fahrverbote die Wirtschaft und deren Beschäftigte: Wertminderung und Schwierigkeiten beim Absatz gebrauchter Dieselfahrzeuge führen zu hohen Abschreibungen und Verlusten, insbesondere im Kfz-Handel.

Die Kosten in Form von Wertverlusten für Altfahrzeuge, Anschaffungskosten für Nachrüstsysteme oder Neufahrzeuge sind insbesondere für Unternehmen, die Fahrzeuge mit relativ geringen Laufleistungen einsetzen, wirtschaftlich kaum darstellbar. Fahrverbote für diese Fahrzeuge und der hiermit erzielbare NO₂-Minderungseffekt dürften in keinem angemessenen Verhältnis zu den hiermit verbundenen Auswirkungen für die jeweiligen Unternehmen stehen.

Die IHK Limburg fordert, dass die Funktion vieler Firmenfahrzeugflotten als Arbeitsmittel und Existenzgrundlage in den Verkehrskonzepten berücksichtigt wird. Auch für die allermeisten privaten Fahrzeugbesitzer gibt es, ob als Pendler oder Besucher von Limburg keine Alternative zu Ihrem PKW bzw. ist es Ihnen nicht zumutbar sich kurzfristig neuere Fahrzeuge zuzulegen.

3. Nachhaltige Mobilität durch kurz- und mittelfristig wirkende Maßnahmen sichern.

Aus Sicht der IHK Limburg ist es wichtig, dass das Land und die Stadt Limburg ihren Handlungsspielraum zu einer schnellstmöglichen Einhaltung der Luftreinhalteziele in Limburg nutzen und weiterhin auf umfassende Maßnahmen für nachhaltige Mobilität statt auf Fahrverbote setzen.

Da die Messwerte für 2017 für alle Messstationen in Limburg bessere Werte als in 2016 aufweisen, zeigt sich, dass die Luft bereits besser wird. Sollten die Vorausberechnungen im Ende 2017 fortgeschriebenen Luftreinhalteplan zutreffen, kann der Grenzwert für Stickoxid in absehbarer Zeit an allen Messstationen in Limburg, wie auch jetzt schon in der Diezer Straße, eingehalten werden.

Die Politik sollte in erster Linie Maßnahmen zur Minderung der NO₂-Belastung ergreifen, die gleichzeitig die Mobilität in Städten insgesamt nachhaltiger ausrichtet. Städtebau und Verkehrsplanung sollten dieses Ziel stärker berücksichtigen. An folgende geeignete Maßnahmen ist grundsätzlich zu denken:

Mit Ortsumgehungen bzw. Entlastungsstraßen sollte Durchgangsverkehr in den zu stark belasteten Innenstadtbereichen möglichst vermieden werden (siehe dazu auch unter 5.)

Mit einer intelligenten Verkehrslenkung und -steuerung sollte der Verkehrsfluss noch stärker verflüssigt werden, um die Auslastung der Infrastruktur zu optimieren und evtl. auch umweltschonend zu steuern.

Mit Investitionen in die städtische Infrastruktur sollte die Nutzung des ÖPNV oder Fahrrads attraktiver gestaltet werden. Dazu gehören alternative Antriebe für die ÖPNV-Flotte, der Ausbau der Radwege, mehr Pedelecs/E-Bikes, mehr Car/Bike-Sharing-Angebote, der Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Die Digitalisierung sollte genutzt werden zur besseren Vernetzung und Auslastung der verschiedenen Verkehrsträger.

Mobilitätsmanagement und Parkraumbewirtschaftung können helfen, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren.

Die Nachrüstung von „alten“ Diesel-Fahrzeugen trägt zur Minderung der NO₂-Werte bei. Dies gilt vor allem wenn die Fahrzeuge z.B. im Bereich des Personentransportes vornehmlich ihren Einsatzort in der Innenstadt haben.

Die IHK Limburg begrüßt mit Blick auf die gerade genannten Aspekte ausdrücklich den von der Stadt Limburg verabschiedeten Masterplan M³ "Green City Limburg" im Rahmen des von der Bundesregierung geförderten "Sofortprogramm saubere Luft 2017-2020", dessen Maßnahmen neben der Reduzierung der Stickoxid-Emissionen vor allem auch das drohende Dieselfahrverbot verhindern soll.

Auch der längerfristig angelegte Masterplan Mobilität 2030 für Limburg soll und kann helfen, Mobilität und Umweltschutz für die Zukunft besser zu vereinbaren.

Besonders der Ausbau des ÖPNV kann wesentlich zu einer Verringerung von Staus und Schadstoffen in der Innenstadt beitragen. Damit mehr Menschen überhaupt auf den ÖPNV umsteigen und sich dadurch der Individualverkehr verringert, muss das ÖPNV-Angebot noch verbessert werden. Insbesondere die ÖPNV-Verbindung vom Landkreis Limburg-Weilburg in den benachbarten Rhein-Lahn-Kreis muss gestärkt verbessert werden um zu dem über die Diezer Straße nach Limburg fließenden motorisierten Individualverkehr (MIV) eine Alternative zu bieten und den MIV zu reduzieren.

Ganz besonderer Wert ist darauf zu legen, dass alle Möglichkeiten zu einer intelligenten Verkehrssteuerung ausgenutzt werden, um die vorhandene Infrastruktur bestmöglich zu nutzen, den Verkehr flüssiger zu machen, Staus zu vermeiden. Wenn es z.B. aus Richtung Schiedetunnel vor allem auf der Abbiegespur vor der Schiedekreuzung zu langen Staus bis in den Tunnel hinein kommt, zeigt sich Optimierungsbedarf.

Die IHK Limburg sieht in der Optimierung des Verkehrs und in der Sicherstellung von nachhaltiger Mobilität bessere Ansätze zur Lösung des Emissionsproblems in Limburg als in der Verkehrsbeschränkung. Vor diesem Hintergrund fordert die IHK, dass zunächst alle anderen Mittel ausgeschöpft werden müssen, bevor Fahrverbote erwogen werden.

4. Auf die Fahrzeugtechnik kommt viel an

Die Luftqualität in Limburg ist in den letzten Jahren an vielen Stellen trotz steigenden Verkehrsaufkommens immer besser geworden und wird sich weiter verbessern. So werden nicht nur die Grenzwerte für Feinstaub inzwischen eingehalten. Die von der EU gesetzten Grenzwerte für Stickstoffdioxid werden vor allem durch die im Durchschnitt immer saubereren Motoren in absehbarer Zeit an allen bisherigen Messstellen in Limburg unterschritten werden.

Von Jahr zu Jahr wird durch die permanente Erneuerung des Fahrzeugbestandes die Schadstoffbelastung kontinuierlich immer geringer. Dies kann noch beschleunigt werden.

Von Bund, Land Hessen und der Stadt Limburg wird der Umstieg auf E-Mobilität gefördert. Die Ladeinfrastruktur in Limburg wird bereits ständig ausgebaut. Der Umstieg auf E-Mobilität verläuft jedoch nur sehr langsam.

Aktuell will das Bundesumweltministerium die Beschaffung gewerblich genutzter elektrischer Pkw, leichter Nutzfahrzeuge und Lastenfahräder in von Fahrverboten bedrohten bzw. betroffenen Städten fördern. Diese Unterstützung sollte zeitnah auf weitere alternative Antriebe und Nachrüstungen auch für Nutzfahrzeuge ausgeweitet werden.

Da Limburg von einem Fahrverbot bedroht ist, sollen nach jüngstem Beschluss der Bundesregierung Besitzer von Euro-4- und Euro-5-Dieselfahrzeugen, die im Landkreis und umliegenden Kreisen wohnen neue Angebote zum Kauf sauberer Wagen oder von Nachrüstungen bekommen. Zusätzlich zu den vereinbarten software-Updates, Förderprogrammen für Kommunen und den speziell in Limburg ergriffenen und vorgesehenen Maßnahmen könnten hierdurch die Belastungen weiter, bzw. schneller gesenkt werden.

Um die Luftqualität in Limburg und anderen Städten schneller zu verbessern und Fahrverbote zu vermeiden, aber auch um die Wertminderung der gewerblichen Fahrzeugflotte aufzuhalten und die in der Wirtschaft verbreitet bestehende Unsicherheit zu beseitigen, sollten Bundesregierung, Länder und Fahrzeughersteller die von ihnen angekündigten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität schnellstmöglich umsetzen.

Dazu gehört neben den bereits angebotenen Umtauschprämien, Förderprogrammen und Software-Updates auch die Hardware-Nachrüstung von Dieselfahrzeugen.

Die IHK Limburg fordert, dass die erforderlichen Zulassungen durch die Behörden schnell erteilt werden. An den damit verbundenen Kosten sollten sich ihrer Ansicht nach sowohl die Hersteller als auch der Staat beteiligen, da beide in der Vergangenheit starke Anreize gesetzt haben, dass sich viele Gewerbetreibende in bester Absicht für Dieselfahrzeuge entschieden haben.

5. Infrastruktur – Zentrum Limburg, Knotenpunkt ohne Umgehungsring

Limburg ist Knotenpunkt verschiedener Bundesstraßen und hat wegen eines fehlenden Umgehungsringes für die Innenstadt ein Problem mit dem hohen Durchgangsverkehr.

Während es im nördlichen Bereich von Limburg über die beiden Auf- und Abfahrten der Autobahn A3 eine Umkehrmöglichkeit bezüglich der Innenstadt von Limburg gibt, fehlt dies im süd-westlichen Bereich.

Im Sinne der Verhältnismäßigkeit waren auch deshalb bereits die im Entwurf des aktualisierten Luftreinhalteplans für Limburg erwogenen Fahrverbote wie Sperrung für Dieselfahrzeuge, Schiedetunnelsperre für LKW oder ein LKW-Durchfahrtsverbot in 2017 aus gutem Grund als untaugliche Maßnahmen verworfen worden, weil man nach Prüfung festgestellt hatte, dass es zum Beispiel keine geeigneten Umkehrmöglichkeiten gibt.

Wer aus der süd-westlichen von Limburg gelegenen Region, z.B. der rheinland-pfälzischen Nachbarstadt Diez kommt und zu den Einkaufsmärkten nördlich von Limburg will, zu seinem Arbeitsplatz im Landkreis Limburg-Weilburg oder über die A3 nach Frankfurt oder über die B 49 nach Gießen oder Siegen muss, fährt durch die Innenstadt von Limburg.

Bezüglich der Pendlerbeziehungen für den Landkreis Limburg-Weilburg kommen die Einpendler für den heimischen Landkreis vor allem aus dem benachbarten Rhein-Lahn-Kreis, insbesondere aus der Stadt Diez.

D.h. der gesamte Straßenverkehr aus Richtung Diez mit dem Ziel Landkreis Limburg-Weilburg bzw. zu überregionalen Zielen muss über die Diezer Straße bzw. Bundesstraße B8 mitten durch Limburg, weil es keine geeignete Umkehrmöglichkeit gibt.

Schon lange hat man deshalb erkannt, dass Limburg aufgrund seiner zentralen Lage eine Umkehrung vor allem für den süd-westlichen Bereich benötigt. Eine auch von der IHK geforderte Umkehrung ist deshalb schon seit Jahrzehnten im Gespräch bzw. in der Planung. Der nötige Planungsfortschritt wurde allerdings unter anderem durch Diskussionen um die geeignetste Variante gehemmt.

Nachdem im Jahr 1982 der Schiedetunnel fertiggestellt wurde, hat es in Limburg kein größeres entlastendes Verkehrsprojekt mehr in die Verwirklichung geschafft. Die in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommene Südumkehrung für Limburg, als wirksame Maßnahme zur Entlastung der Schiedekreuzung und Senkung der Luftschadstoffe in der Innenstadt, erfährt in den letzten Jahren auch keine ausreichende Unterstützung vom Land. Bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in 2017 wurde das Projekt Südumkehrung nur in den sogenannten „weiteren Bedarf“ mit Planungsrecht eingestuft, trotz seiner gewachsenen Bedeutung für eine Entlastung der Innenstadt.

Für den Großteil des Verkehrs aus Richtung Rheinland-Pfalz, der heute über die Diezer Straße bzw. die Schiedekreuzung muss, gibt es somit in absehbarer Zeit keine geeignete Alternative. Limburg fehlt ein Straßenring, um die Kernstadt zu entlasten.

So stehen Pendler, Schüler, Einkaufskunden, gewerblicher Verkehr etc. oft im Stau in Limburg, und verbrauchen unnötig Zeit und Treibstoff und belasten die Stadtluft mehr als nötig.

Das Dilemma ist: Weil Umgehungslösungen für eine sich sehr positiv entwickelnde Kleinstadt vertändelt wurden, leidet die Innenstadt einerseits unter einer entsprechend hohen Verkehrsbelastung und steht wegen hohen NOx-Konzentrationen im Fokus. Andererseits, würde für die Innenstadt von Limburg nun ein Fahrverbot erstritten, hätte dies blockierende Auswirkungen, da es keine geeigneten Umfahrungsmöglichkeiten gibt. Von daher wären Fahrverbote für die Schiede oder die Diezer Straße unverhältnismäßig.

Die Autobahn A3 biete der Stadt zwar eine Umfahrungsmöglichkeit im nord-östlichen Bereich. Allerdings trägt die hochbelastete Autobahn auch zum Schadstoffeintrag in das Stadtgebiet bei. Hinzu kommt, dass bei Staus auf der A3 der sich stauende Verkehr durch die Innenstadt von Limburg geleitet wird, welches eine entsprechende extreme Verkehrsbelastung und Staus in der Innenstadt nach sich zieht. Die entsprechende Erhöhung der gemessenen Luftschadstoffwerte wird aber nicht herausgerechnet aus den Messergebnissen für Limburg.

Die Schaffung der notwendigen Infrastruktur ist aus den genannten Gründen nach Ansicht der IHK Limburg ein entscheidender nachhaltiger Lösungsansatz für die Verkehrs- und Umweltprobleme der Stadt Limburg. Deshalb sollte im Sinne der Zukunft von Limburg eine Umgehungslösung für die Stadt mit neuer Ent- und Geschlossenheit vorangetrieben werden. Für das Doppelzentrum Diez/Limburg sollte länderübergreifend ein regionales Verkehrskonzept in Angriff genommen werden, um für die Unternehmen und die Bevölkerung südwestlich der Kernstadt von Limburg, auf beiden Seiten der Landesgrenze, die Anbindung an den Fernverkehr (Autobahn A3 und ICE-Bahnhof) nachhaltig sicherzustellen.

6. Messstelle überprüfen im Sinne zweifelsfrei repräsentativer Messwerte

Die IHK Limburg setzt sich für eine hohe Qualität und Repräsentativität der Messung der Luftqualität in Limburg ein. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten die Orte, an denen Passivsammler oder der stationäre Messcontainer die Luftqualität bewerten, erneut wissenschaftlich überprüft werden.

Dieses Ziel der IHK wird auch von der Luftqualitätsrichtlinie verfolgt. Sie stellt hohe Anforderungen an die Messstationen: Im Fall von Stickstoffdioxid sollen die Messeinrichtungen die Luftqualität an Orten beurteilen, an denen sich Personen ein ganzes Jahr über aufhalten und die auch für andere Orte der Stadt repräsentativ sind. Ihre Messergebnisse sollen zudem auf der Straßenlänge von mindestens 100 Metern repräsentativ und der Messeinlass der Stationen nicht beeinträchtigt werden.

Die sehr unterschiedlichen Ergebnisse der Messungen entlang der Limburger Schiede sowie die Ausführungen zur Ortsbestimmung im jüngsten Luftreinhalteplan lassen Zweifel zu, dass die Messeinrichtungen repräsentative und damit aussagekräftige Werte für die Luftqualität ermitteln. So weichen die Werte entlang der Straße zum Teil um 15 yg/m^3 im Jahresmittel ab und der Messeinlass der Probenahmeeinrichtung „Schiede I“ wird zudem stark beeinträchtigt. Die Landesregierung sollte die Ortswahl der Messeinrichtungen in Limburg deshalb genauestens daraufhin überprüfen, ob sie sowohl für die Schiede als auch für weitere Orte in Limburg repräsentative Werte ermitteln.

Sinn und Ziel der Messungen ist laut der betreffenden EU-Richtlinie 2008/50/EG, Anhang III bzw. der 39. BImSchV, Anlage 3 nicht, in besonders belasteten Gebieten die höchsten Messwerte zu erzielen, sondern in den höchst belasteten Gebieten für diese Gebiete „repräsentative“ Werte zu gewinnen.

Bezüglich dem in einem besonders belasteten Bereich installierten Passivsammler „Schiede I“ gegenüber von Karstadt bestehen insbesondere Zweifel, ob dieser an geeigneter Stelle angebracht wurde um repräsentative Messwerte liefern zu können. Hier wird das Land um Aufklärung bzw. Überprüfung gebeten.

Laut der o. g. EU-Richtlinie soll bezüglich der „**Großräumigen Ortbestimmung der Probenahmestellen**“ der Ort von Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden so gewählt werden, dass Daten gewonnen werden

*„über Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen die höchsten Konzentrationen auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Grenzwerte **signifikant** ist“.*

Je nach zu berücksichtigender Bevölkerung, deren signifikanter Betroffenheit (Exposition) und deren Verteilung im Straßenabschnitt nach Breite und Höhen (EG, 1. OG, 2. OG) sollte somit auch der Messort bzw. die Messorte für eine repräsentative Messung in entsprechender Lage vertikal und horizontal bestimmt bzw. dahingehend überprüft werden.

Gemäß der EU-Richtlinie ist *„der Ort der Probenahmestelle so zu wählen, dass die Luftproben - soweit möglich - für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als **100 m Länge** bei Probenahmestellen für den Verkehr ... repräsentativ sind“.*

Mit der Probenahmestelle „Schiede I“ wird in einer Häuserschlucht gemessen, welche nur ca. 90 Meter lang ist. Die in der Mitte der Häuserschlucht positionierten gegenüberliegenden Probenahmestellen (Passivsammler und Messstation) können nur repräsentative Werte liefern für höchstens diese 90 Meter und nicht die angrenzenden durchlüfteten Gebiete (schon an den Rändern der Häuserzeile werden deutlich niedrigere Konzentrationen vorliegen).

Laut EU-Richtlinie soll, bezüglich der **kleinräumigen Ortsbestimmung der Probenahmestellen** soweit möglich, *„der Luftstrom um den Messeinlass in einem Umkreis von mindestens 270° nicht beeinträchtigt werden, und es dürfen keine Hindernisse vorhanden sein, die den **Luftstrom** in der Nähe der Probenahmeeinrichtung beeinflussen“.*

Auch danach ist die Position des Passivsammlers Schiede I wegen den Häuservorbauten in unmittelbarer Nähe zum Messpunkt zu überprüfen (siehe Vorbauten am Restaurant Indian Palace).

Laut EU-Richtlinie muss *„im Allgemeinen sich der Messeinlass in einer Höhe zwischen 1,5 m (Atemzone) und 4 m über dem Boden befinden. Eine höhere Lage des Einlasses (bis zu 8 m) kann unter Umständen angezeigt sein. Ein höher gelegener Einlass kann auch angezeigt sein, wenn die Messstation für ein größeres Gebiet repräsentativ ist.“*

Wenn in dem überprüften Straßenabschnitt die betroffene Bevölkerung eher nicht im Erdgeschoss oder Straßenbereich zu verorten ist, sondern in den höher liegenden Stockwerken, sollte der Messort entsprechend hoch angebracht werden, um möglichst repräsentative Daten zu erhalten.

Die IHK Limburg spricht sich dafür aus, Zweifel vor allem an der Messstelle „Schiede I“ auszuräumen. Dass möglicherweise nicht repräsentative Messungen und festgestellte Grenzwertüberschreitungen im begrenzten Bereich zwischen Schiedetunnel und Schiedekreuzung zu einem Hebel für Fahrverbote in Limburg werden könnten, wäre sehr unglücklich. Bezüglich des Passivsammlers „Schiede I“ bestehen erhebliche Zweifel, ob an dem gewählten Standort aufgrund seiner Lage repräsentativ gemessen werden kann. Gegebenenfalls muss ein oder müssen mehrere neu Standorte bestimmt werden, um zu repräsentativen und belastbaren Messergebnissen zu kommen.