

Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Limburg zum Luftreinhalteplan für das Gebiet Mittel- und Nordhessen 2. Fortschreibung Teilplan Limburg

Da die regionale Wirtschaft von den im o.g. Luftreinhalteplan (LRP) vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere einem Fahrverbot erheblich betroffen wäre, nimmt die IHK Limburg wie folgt Gelegenheit zur Stellungnahme:

Bedeutung des Verkehrsbereiches im Landkreis Limburg-Weilburg und für die Stadt Limburg

Der Wohlstand im Landkreis Limburg-Weilburg basiert auf der wirtschaftlichen Stärke hier ansässiger Unternehmen. Wirtschaftliche Tätigkeit bringt Verkehr mit sich. Es erfolgen Transporte zur Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen. Die Kreisstadt Limburg hat sich als Unternehmens-, Einkaufs-, Schul- und Behördenstandort besonders 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 220 für Limburg (D=100) bzw. 316 für die Kernstadt 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 weit überwiegend derzeit das Mittel der Wahl.

Dieselfahrverbot trifft die Wirtschaft

Im LRP Limburg 2021 werden Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge vorgesehen. Diese Verbote bedeuten für die Wirtschaft Einschränkungen in der Erreichbarkeit für Mitarbeiter, Kunden oder Geschäftspartnern. Da der Fahrzeugbestand von Unternehmen zum großen Teil vom Dieselmotor getrieben wird, müssten sie zudem hohe Kosten für den Tausch ihrer

Fahrzeuge tragen. Da die Grenzwerte an der Schiede I zeitnah ohne Fahrverbote eingehalten werden können, sollte darauf verzichtet werden.

Hohe Fahrzeugdichte, Fahrzeugbestand immer sauberer

Pkw-Bestand und -Dichte im Landkreis Limburg-Weilburg haben in den letzten Jahren beständig zugenommen. Gewachsen ist dabei insbesondere auch die Zahl der Pkw mit schadstoffarmen Motoren. Im Landkreis Limburg-Weilburg liegt die Autodichte verglichen mit Städten im Ballungsraum relativ hoch, nämlich bei 657 Pkw/1000 Einwohnern – typisch für einen ländlichen Raum, wo die Angebote für Bildung und Einkauf, die Fachbehörden, Arbeitgeber, medizinischen Einrichtungen, überregionale Kulturangebote etc. weiter verteilt im Raum liegen und schlechter mit dem ÖPNV erreichbar sind.

Ein Fahrverbot würde den Landkreis und die Kreisstadt durch Behinderung von Verkehrsabläufen bzw. Wertverlust im Fahrzeugbestand treffen und die Kreisstadt besonders, durch ein Fernbleiben von Kunden und anderen Besuchern.

Maßnahmen verhältnismäßig ausgestalten

Die Gefahr der Schadstoffbelastung für die Gesundheit, die wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten und die rechtliche Zulässigkeit wurden von der Wissenschaft und Gerichten ausführlich beleuchtet.

Die **Nationale Akademie der Wissenschaften** stellt in Ihrer Stellungnahme beispielsweise fest, „*In diesem Fall besteht die juristische Verpflichtung, wirksame Gegenmaßnahmen einzuleiten. Angesichts der im Vergleich zu Feinstaub geringeren gesundheitlichen Belastung durch Stickstoffdioxid erscheint eine Verschärfung des entsprechenden Grenzwerts aus wissenschaftlicher Sicht nicht vordringlich.*

*[...] Zu den **gesundheitlich wenig sinnvollen Maßnahmen** zählen kleinräumige und kurzfristige Beschränkungen, die sich gegen einzelne Verursacher von Stickstoffdioxid-Belastungen richten. Dies gilt unter anderem für Straßensperrungen und isolierte Fahrverbote, die zu einer Verkehrsverlagerung in andere Stadtgebiete führen“*

Das Bundesverwaltungsgericht hat in mehreren Rechtsprechungen (zuletzt 27.02.2020) zur Festlegung von Fahrverboten festgestellt, „*dass nicht nur die Belastungen und Einschränkungen für die Fahrzeugeigentümer, Fahrzeughalter und Fahrzeugnutzer, sondern auch die Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft zu berücksichtigen sind (BVerwG, Urteile vom 27. Februar 2018 - 7 C 30.17 - BVerwGE 161, 201 Rn. 41 und - 7 C 26.16 - Buchholz 406.25 § 47 BImSchG Nr. 6 Rn. 38).* Wie oben im Einzelnen dargelegt, kann zudem bei sehr geringen Grenzwertüberschreitungen ein Verkehrsverbot

unverhältnismäßig sein, wenn der noch verbleibende Zeitraum der Überschreitung nur kurz und die Einhaltung der Grenzwerte sicher zu erwarten ist.“¹

Der Bundesgesetzgeber hat die **Verhältnismäßigkeitsprüfung teilweise vorweggenommen**, in dem er in § 47 Absatz 4a Bundesimmissionsschutzgesetz regelt, dass Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge in der Regel nur bei Werten über 50 µg/m³ in Betracht kommen. Diese Maßgaben der Gerichte und der Wissenschaft an die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen werden im vorliegenden LRP-Entwurf nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Grenzwertüberschreitungen werden in den Prognosen – wenn überhaupt – nur noch an einem sehr kurzen und nicht repräsentativen Straßenabschnitt erwartet. Hier zeigen LRP anderer Städte, dass bei Werten unter 50 µg/m³ kleinräumige Maßnahmen ergriffen werden können, um die Grenzwerte zeitnah einzuhalten. Sollte dennoch ein Fahrverbot erwogen werden, müsste es nach unserer Einschätzung ausreichend Übergangszeiträume und Ausnahmen vorsehen, um die Belastung der Wirtschaft zu reduzieren.

Anmerkungen zu einzelnen Aussagen des Luftreinhalteplans

Auswirkungen der Corona-Krise (LRP S. 8 f.)

Der LRP-Entwurf reflektiert die besonderen Einflüsse der Corona-Pandemie auf das Verkehrsaufkommen. Auch 2021 wird die sogenannte Bundesnotbremse zu deutlichen Veränderungen führen. Selbst 2022 sind Auswirkungen der Pandemie auf den Verkehr nicht auszuschließen. Dass die Prognosen des LRP ausschließlich mit Annahmen des Verkehrsaufkommens aus 2019 arbeiten, führt zu einer **Worst-Case Betrachtung**. Diese sollte durch Szenarien ergänzt werden, in dem ein – wie in 2020 und 2021 beobachtetes, reduziertes Verkehrsaufkommen angenommen wird.

Gesundheitliche Wirkungen von Stickstoffdioxid (LRP S. 12 f.)

Zur Abgrenzung von dem Arbeitsplatzbezogenen Grenzwert von 950 µg/m³ NO₂ wird zurecht darauf hingewiesen, dass der Grenzwert von 40 µg/m³ NO₂ einen anderen **Zeit- und Personenbezug** hat. Der Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ NO₂ soll speziell die Gesundheit von Menschen schützen, welche Schadstoffen in der Aussenluft **dauerhaft** im Jahr ausgesetzt

¹ BVerwG 7 C 3.19 - Urteil vom 27. Februar 2020

sind, z.B. Wohnbevölkerung in belasteten Straßenabschnitten. Wenn Grenzwerte bei Luftschadstoffen überschritten werden, müssen Maßnahmen ergriffen werden zur Senkung. Die Maßnahmen müssen einerseits auf die Verursacher zielen andererseits auch die Gesundheit der betroffenen Menschen zielgerichtet schützen. Dieses Ziel spiegelt sich in Ausgewogenheit der zugrundeliegenden 39. Verordnung des BImSchG mit Anlage 3 wieder. Dort werden Vorgaben gemacht, wie und wo zu messen ist um je nach Schwere der Betroffenheit, die Gesundheit von Menschen zu schützen.

Eine **punktueller Messung** am Straßenrand ohne ergänzende Ausbreitungsberechnung erscheint dazu nicht geeignet. Am Ort bzw. des Passivsammlers Schiede I gibt es keine Wohnbevölkerung, bzw. nur wenige Menschen wohnen hier in höheren Stockwerken (wo die Schadstoffkonzentration niedriger ist). Für den größeren Straßenbereich zwischen Schiedekreuzung und Schiedetunnel und seine Wohnbevölkerung liefert der Passivsammler keine aussagefähigen Messwerte.

Überprüfung der Lage der Messstandorte in Limburg (LRP S. 16)

Die Darstellung im LRP, dass alle Standorte den Anforderungen der 39. BImSchV entsprechen ist eine verkürzte Darstellung. Die genannte Überprüfung durch den TÜV erfolgte vollumfänglich nur hinsichtlich der „**Kleinräumigen Ortsbestimmung**“ der 39. BImSchV, Anlage 3, Abschnitt C. Vom TÜV ist dabei bezüglich der Überprüfung des Passivsammlers Schiede I anscheinend **übersehen** worden, dass sich in unmittelbarer Nähe des Messeinlasses ein den Luftstrom hindernder Balkon befindet. Dieser wird im Prüfbericht weder erwähnt noch kommentiert.

Hinsichtlich den Vorgaben der 39. BImSchV, Anlage 3 Abschnitt B zur „**Großräumigen Ortsbestimmung**“ trifft der im LRP erwähnte TÜV Endbericht keine vollumfängliche Aussage, da bezüglich Aussagen zu Repräsentativität wie er auf S. 7 angibt, **nur „flankierend“ und nur Punkt 1b** des Abschnitts B untersucht werden sollte.

Nicht geprüft wurde vom TÜV nach Abschnitt B der Punkt 1. a) der Anlage 3 zur 39. BImSchV. Gerade in diesem Punkt 1. a) wird festgelegt, dass Daten über Bereiche gewonnen werden müssen, in denen Werte auftreten, „denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist;“.

Diese **übergeordnete Forderung** weist unmissverständlich auf die Zielrichtung der Messungen hin, bezüglich des Jahresgrenzwertes von 40 µg/m³ NO₂ Werte zu ermitteln,

denen gerade die Wohnbevölkerung ausgesetzt ist. Ob der Passivsammlers Schiede I diesbezüglich geeignet ist, dazu macht das TÜV-Gutachten keine dezidierte Aussage.

Zu dem Punkt 1. b) des Abschnitts B wird im TÜV-Gutachten festgestellt, dass die die „Sollvorschrift“ von **mindestens 100 Meter** Länge gleichförmiger Bebauung als „repräsentativer Straßenabschnitt“ nicht erfüllt wird. Sogar innerhalb des 90m-Abschnitts gleichförmiger Bebauung werden laut TÜV-Gutachten (S. 35) mittels MISKAM-Rechnungen festgestellt, dass innerhalb des verkürzten Straßenabschnitts Abweichungen von bis zu minus 25 %, bezogen auf den Ort der Messstelle vorliegen. Bis zum Tunnel seien laut TÜV-Gutachten **Abweichungen von bis zu 50 %** bezogen auf die Messstelle vorhanden. Bei einer so großen Abweichung kann nach unserer Einschätzung schwerlich von repräsentativen Messergebnissen des Passivsammlers Schiede I ausgegangen werden.

Auch ein von der IHK Limburg beauftragtes Gutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer aus dem Jahr 2019 stellt fest, dass sich der die durch den Passivsammler beurteilte hohe Schadstoffkonzentration entlang eines Abschnittes von maximal 44 Metern erstreckt. Die Konzentration schwankt an der Gebäudeseite entlang dieses Abschnitts um mehr als $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 . Der **Mittelwert** auf einer Länge von ca. 100 Metern lag $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 unter dem durch den Passivsammler ermittelten Wert.

Zu 1.3.1 fassen wir bezüglich Passivsammler Schiede I und dem betreffenden TÜV-Gutachten zusammen:

1. Das TÜV-Gutachten **übersieht** bezüglich der Kleinräumigen Ortsbestimmung einen Mangel.
2. Bezüglich der Großräumigen Ortsbestimmung nach Abschnitt B Punkt 1. b) zeigt das TÜV-Gutachten zum einen auf, dass der Straßenabschnitt bezüglich gleichförmiger Bebauung zu kurz ist und es innerhalb des Gesamtabschnittes **Abweichungen von** den Messwerten des PS Schiede I von bis zu **minus 25 % bzw. 50 %** auftreten. Die Vorgabe nach 1. b) wird damit nicht eingehalten: keine „Messung von Umweltzuständen, die einen sehr kleinen Raum in unmittelbarer Nähe betreffen“.
3. Das Gutachten nimmt ausdrücklich **keine Bewertung** nach den Vorschriften zur Großräumigen Ortsbestimmung nach Abschnitt 1.a) vor.

Fazit: Das TÜV-Gutachten räumt nicht, wie behauptet, alle Zweifel an der Eignung der Messwerte des Passivsammlers Schiede I aus.

Im TÜV-Gutachten wird bezeichnenderweise auf S. 13 auch auf Folgendes hingewiesen (fett-Markierungen nicht im Original):

*„Anmerkung zu Abschnitt B, Punkt 1b: Für die verschiedenen Anforderungen der Punkte 1a bis 1f des Abschnitts B der Anlage 3 der 39. BIm-SchV, die vor allem die Repräsentativität der Messstellen betreffen, **existieren keine Festlegungen**, mit welchen Methoden die Stationsauswahl zu erfolgen hat, bzw. wie der Nachweis der jeweiligen Anforderungen zu erbringen ist. **So existieren auch keine konkreten Vorgaben** darüber, mit welchen Mitteln der Nachweis zu erfolgen hat, dass eine Messstelle für einen Straßenabschnitt von mindestens 100 m Länge repräsentativ ist (Punkt 1b). Als repräsentativ wird hierbei verstanden, dass die an der Messstelle gemessenen Immissionen auch an anderen Punkten, die sich über mindestens 100 m Straßenlänge verteilen, zu erwarten sind und somit auch bei einer theoretischen Verlegung der Station an eine andere Position innerhalb des mindestens 100 m langen Abschnitts mit gleichwertigen bzw. ähnlich hohen Konzentrationen zu rechnen wäre. Es ist daher, im Gegensatz zu den sehr konkreten und messbaren Kriterien nach Abschnitt C, **schwierig abschließend zu beurteilen, ob eine Probenahmestelle die Anforderungen nach Abschnitt B erfüllt**. Relevant hierfür ist auch, dass bisher die Methodik zwischen den einzelnen Ländern, in deren Verantwortungsbereich dies fällt, nicht harmonisiert ist.“*

Luftmessstation Limburg-Schiede (LRP S.16)

Nach den Ergebnissen des Gutachtens des Ingenieurbüros Lohmeyer wären die Werte der Messtation (Schiede II) im Unterschied zu den Werten des Passivsammlers am ehesten geeignet die Belastung der relevanten Wohnbevölkerung repräsentativ für den Straßenabschnitt wiederzugeben.

Art des Gebiets (LRP S. 20)

Zu den Ausführungen des LRP an dieser Stelle ist zu ergänzen, dass Limburg nicht nur aufgrund seiner Zentralität eine hohe Verkehrsbelastung hat, sondern auch aufgrund des **Durchgangsverkehrs**. Für den Bereich süd-westlich von Limburg führt die Bundesstraßenverbindung zu Zielorten im Norden von Limburg bzw. den Autobahnauffahrten der A3 bzw. zum überregionalen ICE-Bahnhof Limburg-Süd direkt durch das Zentrum von Limburg. Dieser überörtliche Verkehr belastet mangels einer seit Jahrzehnten geplanten aber bisher verzögerten Umgehungslösung die Innenstadt.

NO₂ -Belastung Messstation zu Passivsammler Schiede I (LRP S. 29 ff.)

Hier wird auf die unterschiedlichen Messwerte der Messeinrichtungen im selben Straßenabschnitt Bezug genommen. Ausführlich werden die meteorologischen Einflüsse auf die Messwerte der beiden Messeinrichtungen dargestellt um zu erläutern, wie es zu unterschiedlichen Messwerten bzw. einer unterschiedlichen Belastung innerhalb der Straßenschlucht kommen kann. Daraus werden aber keine Schlüsse hinsichtlich der Repräsentativität von Messwerten abgeleitet, bzw. welche der beiden Messeinrichtungen die Belastung der Wohnbevölkerung in dem Straßenabschnitt am ehesten repräsentativ und damit aussagefähig wiedergibt. Auch das TÜV-Gutachten empfiehlt eine Berechnung und Darstellung der Belastung in dem gesamten Straßenabschnitt auf S. 14, damit *„davon ausgegangen werden kann, dass die an der Station gemessenen Konzentrationswerte auch an anderen Punkten entlang des Straßenabschnitts mit mindestens 100 m Länge in ähnlicher Höhe vorkommen, und damit ausgeschlossen werden kann, dass die Station lediglich eine kleinräumige, punktuelle Immissionssituation abbildet“*. *„Die Sicherheit dieser Betrachtungen kann bezüglich der Repräsentativitätsbeurteilung der Probenahmestelle durch den Einsatz mikroskaliger Ausbreitungsrechnungen (z.B. mit dem Rechenmodell MISKAM) deutlich erhöht werden. Damit finden dann auch Parameter wie Windverhältnisse, lokale Strömungsverhältnisse und das spezifische Verkehrsgeschehen eine angemessene Berücksichtigung.“* Im vorliegenden Luftreinhalteplan fehlt eine solche Betrachtung.

Aus der Untersuchung der meteorologischen Einflüsse auf die Messwerte **werden auch keine Maßnahmen abgeleitet** zur Beeinflussung der Schadstoffverteilung in dem Straßenabschnitt. Da aufgezeigt wird, welcher großen Einfluss die Belüftung und Lage der Messungen auf die Konzentration von Luftschadstoffen hat, wären Überlegungen naheliegend, wie durch **technische-bauliche Maßnahmen** eine Verringerung der Schadstoffkonzentration erreicht werden könnte. Im LRP Reutlingen wurde beispielsweise durch die photokatalytische Fassadenbeschichtung und Fahrbahnabrückung um einen Meter eine Minderung von 3 µg/m³ NO₂ prognostiziert. Im LRP Kiel werden auf einem Straßenabschnitt auf dem ebenfalls auf einem kurzen Abschnitt die Grenzwerte nicht eingehalten werden können, Luftfilteranlagen installiert. Hier wird eine Minderungswirkung von 10 bis 20 Prozent erwartet.

Fahrverbote obwohl unter 50 µg/m³ NO₂ ?

Laut **BlmSchG § 47 Abs 4a** kommen Dieselfahrverbote wegen Grenzwertüberschreitungen „in der Regel nur in Gebieten in Betracht, in denen der Wert von **50 Mikrogramm** Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten werden“.

Von daher ist es unverständlich, dass der Luftreinhalteplan Dieselfahrverbote vorsieht, obwohl der Grenzwerte in absehbarer Zeit nicht mehr überschritten wird. Die repräsentativen Messwerte der Messstation unterschreiten seit 2017 den Wert $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 . Sogar die nicht repräsentativen Werte des Passivsammlers Schiede I unterschreiten seit dem Jahr 2020 diesen Wert.

Die besondere Situation in Limburg (LRP S. 43 ff.)

Auf S. 43 wird u.a. hohe Verkehrsbelastung von Limburg thematisiert „die für Städte vergleichbarer Größe eher untypisch ist“. Bedauerlicherweise findet sich an gleicher Stelle kein dringender Appell an die Landesregierung, hier für eine Umgehungslösung prioritär tätig zu werden, um die Bemühungen der Stadt für eine bessere Luftqualität zu unterstützen.

Auf S. 62 wird der ganze Straßenabschnitt Schiede von Schiedekreuzung bis Tunnel mit **farblicher Darstellung als einheitlich mit einer NO_2 -Konzentration von über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2** belastet. Dies ist eine irreführende Darstellung, wie sowohl die abweichenden Messwerte der Messstation, das TÜV-Gutachten wie auch das von der IHK gegenüber dem Umweltministerium eingebrachte technische Gutachten belegen.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum keine Modellierung oder Berechnungen der Immissionsbelastung entlang dem Straßenabschnitt Schiede zwischen Tunnel und Schiedekreuzung vorgenommen wurde, um die Belastungssituation der Wohnbevölkerung in dem Straßenabschnitt möglichst realistisch abzubilden.

6.4. Vergleich von Messwerten (LRP S. 63)

Im Vergleich der unterschiedlichen Messwerte von Messstation und Passivsammler I für den gleichen Messabschnitt werden die höheren Messwerte des Passivsammlers als „repräsentativ“ erklärt. Man beruft sich auf das Vorsorgeprinzip.

Dass der höchste gemessene Wert als repräsentativer Wert gelten soll widerspricht dem üblichen Verständnis für den statistischen Begriff der „Repräsentativität“, wie er auch in der 39. BImSchV Anlage 3, Absatz B.1.b) verwendet wird:

„Der Ort von Probenahmestellen ist im Allgemeinen so zu wählen, dass die Messung von Umweltzuständen, die einen sehr kleinen Raum in ihrer unmittelbaren Nähe betreffen, vermieden wird. Dies bedeutet, dass der Ort der Probenahmestelle so zu wählen ist, dass die Luftproben - soweit möglich - für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als

100 Meter Länge bei Probenahmestellen für den Verkehr und nicht weniger als 250 Meter x 250 Meter bei Probenahmestellen für Industriegebiete repräsentativ sind.“

Wir hoffen, dass es in Zukunft durch eine Konkretisierung des Gesetzgebers oder gerichtliche Entscheidung hier klarere Vorgaben für die Verwaltung gibt, damit die jeweils angewandte Messmethodik nachvollziehbar und realistisch die Schadstoffbelastung abbildet (siehe hierzu die schon zitierten Anmerkungen des TÜV-Gutachtens).

7 Angaben zu bereits durchgeführten oder laufenden Maßnahmen (LRP S. 64 ff.)

Die aufgeführten Maßnahmen belegen eindrücklich die durch technische Entwicklung und das Umweltmanagement der Stadt vollzogenen Schritte zu einer Verbesserung der Luftqualität. Limburg ist durch die aufgezählten Maßnahmen auf einem guten Weg, wie auch die sinkenden $PM_{2.5}$ -Konzentrationen an den Messstellen belegen. Hinzu kommen müsste für eine nachhaltige Entwicklung der Innenstadt die klare Positionierung der Landesregierung für eine möglichst baldige Umsetzung einer Umgehungslösung.

8 Maßnahmen-Gesamtkonzept (LRP S. 69 ff)

S. 69: Wie hier im LRP ausgeführt wird, ist dem **Schutz der menschlichen Gesundheit** bei der Bewertung der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen eine besonders hohe Bedeutung beizumessen. Dem folgend wäre zu fragen **wo und bei wem genau der Gesundheitsschutz verbessert werden soll**. Bezüglich des Jahresgrenzwertes ist dies die Wohnbevölkerung in dem Messabschnitt. In der Darstellung des LRP **fehlt allerdings eine genaue Darstellung, wo im Messabschnitt die Menschen wohnen** und wie viele es sind, die von einer Grenzwertüberschreitung wie stark betroffen sind. Auf Basis von unserem technischen Gutachten ist zu vermuten, dass nur die wenigen Bewohner in dem Stockwerk über dem Passivsammler Schiede I von der Grenzwertüberschreitung betroffen sind

S. 70: Für den Sammler **Frankfurter Straße I** wird für 2022 ein Wert von $42,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 (bzw. $41,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 aufgrund neuerer Maßnahmen, S. 104) prognostiziert. Entsprechend der durchschnittlichen jährlichen Minderung pro Jahr (der Jahre 2015 bis 2019) ist zu erwarten, dass nach dem unterschreiten des Grenzwertes in 2020 und voraussichtlich 2021 dann spätestens ab dem Jahr 2023 auch ohne Coronaeffekt der Grenzwert dauerhaft unterschritten wird. Von daher ist es nicht nachvollziehbar, warum für 2022 ein Fahrverbot für den Straßenabschnitt vorgesehen wird.

S. 71: Die **Darstellung**, dass es für den gesamten Messabschnitt des Sammlers **Schiede I** durchgängig eine so hohe Belastung gibt, ist wie schon ausgeführt, nicht hilfreich, da die Belastung in dem Abschnitt stark variiert. Ausgehend von den Messwerten der Messstation Schiede als repräsentativen Werten für den ganzen Abschnitt der durchschnittlichen jährlichen Minderung wird die Schadstoffbelastung nach repräsentativen Messwerten in 2022 voraussichtlich nicht den Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ überschreiten.

Selbst die kleinräumige höhere Belastung rund um den Sammler Schiede I, welche nur wenige Bewohner betrifft, wird in 2022 nach der Prognose deutlich unter $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ liegen. **Leider wird nicht prognostiziert, ab wann die Grenzwerte eingehalten werden.** Die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten müsste aus unserer Sicht unter Berücksichtigung verschiedener Szenarien erfolgen.

Da sich die Grenzwertüberschreitung auf einen engen Bereich um den Passivsammler Schiede I konzentrieren und diese Konzentration vor allem aus ungünstigen meteorologischen Ursachen, der Bebauung und einem gesättigten Verkehr mit hohem Stop&Go Anteil erklärt wird, **sollten weitere Maßnahmen erwogen werden**, die dieser besonderen Situation gerecht werden.

Es sollten **weitere Maßnahmen** wie photokatalytische Fahrbahnbelege, Fassadenanstriche oder Luftfilter geprüft werden. Die Luftwerte des Passivsammlers Schiede I werden besonders stark beeinflusst von Emissionen der auf die Kreuzung zuführenden Fahrspuren. Hier staut sich der Verkehr vor der Ampel und es treten im Anfahrvorgang erhöhte Emissionen auf.

Insbesondere auf der Linksabbiegerspur staut sich der Verkehr oft, bzw. fließt nur sehr zäh bei Grünphase ab, auch wegen einer nach dem Abbiegen zu beachtender Fußgängerampel. Von daher sollte bei der **Optimierung des Verkehrsflusses** an der Schiedekreuzung diese genannte **Linksabbiegerspur** eine besondere Berücksichtigung erhalten.

Um den Stau auf der linken und den beiden mittleren auf die Schiedekreuzung zuführenden Spuren zu entzerren, könnte überlegt werden, die **Ampelschaltung** für wartende Fahrzeuge z.B. um 100 Meter **vorzuverlegen**, wo auch eine bessere Belüftung des Straßenzugs vorhanden ist. **Ehe man zu einem Fahrverbot greift, sollte alles getan werden, welches den kurzen besonders problematischen Straßenabschnitt entlastet.**

S. 75 ff. – **Lokale Maßnahmen:** In Limburg wird bereits viel und Vielfältiges für eine umweltbewusste Verkehrsabwicklung getan. Wie auf S. 77 angemerkt ist der die **Nutzung des Fahrrads „leicht unterdurchschnittlich“**. Hier wollen wir darauf hinweisen, dass es ohne die Mithilfe der Landesregierung bzw. Bundesregierung enorm schwierig ist, sinnvolle lokale Maßnahmen für die Förderung des Radverkehrs umzusetzen, da entsprechende Kapazitäten fehlen.

Bezüglich des Kfz-Verkehrs gibt es keine Überkapazitäten, welche dem Radverkehr zugeschlagen werden könnten, im Gegenteil liegt an vielen Stellen eher eine Überlastung vor. Die lange geplante Umgehung für den Südbereich von Limburg mit Entlastung der Straßen der Innenstadt würde es langfristig eher ermöglichen, für den Radverkehr in der Innenstadt mehr Räume zu schaffen.

Der LRP-Entwurf prognostiziert als Minderung der zahlreichen Maßnahmen nur $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und für Tempo 40 $1,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 Minderung. Dies ist deutlich weniger, als vergleichbare Städte berücksichtigen. Die jährliche durchschnittliche Minderung am Passivsammler Schiede i betrug von 2015 auf 2019 $2,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. **Deshalb sollte die Minderungswirkung erneut überprüft werden und auch weitere Maßnahmen erwogen werden.**

Die Möglichkeiten, moderne Linienbusse einzusetzen, werden mit Verweis auf Beschaffung und Vergaberecht nicht erwogen. Aus unserer Sicht sollte um ein Fahrverbot zu vermeiden, zumindest geprüft werden, ob am betroffenen Straßenabschnitt nicht ausschließlich Linienbusse der Euro VI Norm oder Elektrobusse eingesetzt werden können

8.6 Fahrverbote, S. 105 ff.

Die Messstation Schiede, sowie der Passivsammler ~~Schiede~~ und Frankfurter Straße zeigen an, dass der Grenzwert im Jahr 2020 eingehalten wurde und im Jahr 2021 voraussichtlich 2021 eingehalten wird. In den Folgejahren könnte es noch zu einer vorübergehend leichten Überschreitung kommen.

Von daher sehen wir die dennoch geplanten Fahrverbote aufgrund ihrer negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in Limburg und mithin auf das Wirtschaftsgeschehen sehr kritisch. Wie oben angegeben, gibt es **noch weitere Maßnahmen, die zu überlegen wären, ehe man zu einem Fahrverbot kommt**. Die aus einem Fahrverbot resultierenden Ausweichverkehre würden nicht nur zu einer Verschlechterung der Umweltbilanz führen, sondern auch zu **neuen Gefahrensituationen auf weniger qualifizierten Straßen**.

S. 106: Die hier **zitierten Urteile der Gerichte** sprechen angesichts der besonderen Verhältnisse in Limburg nach unserer Einschätzung **gegen eine schnelle Einführung eines Fahrverbotes** in 2022, sollte der Grenzwert nur leicht überschritten werden. Das BVerwG stellt für den Fall Reutlingen fest: Bei „Überschreitung des Grenzwertes um nur noch $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Folgejahr nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes und gleichzeitig prognostizierter Unterschreitung des Grenzwertes im übernächsten Jahr ist die Anordnung von Verkehrsverböten regelmäßig nicht geboten.“ Daraus ist aus unserer Sicht nicht zu schlussfolgern, dass ein Fahrverbot bei Überschreiten des Wertes von $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bereits 2022 einzuführen sei.

Das BVerwG stellt offensichtlich auf den Zeitraum ab, der im Fall Reutlingen (LRP 2018) die Wahl von Fahrverböten nicht ermöglicht, wenn die Werte im übernächsten Jahr eingehalten würden (im Fall Reutlingen das Jahr 2020). Für Limburg bedeutet dies, dass die Fahrverböte erst erwogen werden müssten, wenn die Werte auch 2023 sicher nicht eingehalten werden können. Leider **fehlen zur Beurteilung dieser Frage die Prognosen**. Diese sollte nachgeholt werden.

Die fehlenden Prognosen betreffen auch die Frage, bis wann die Fahrverböte festgelegt werden. Sollte sich herausstellen, dass diese im Folgejahr bereits nicht mehr notwendig sind, müssten sie entsprechend dem BVerwG-Urteils von 2018 dann **wieder aufgehoben werden**.

Räumliche Abgrenzung der Fahrverböte, S. 107 ff.

Wie der LRP ausführt, sind **ausschließlich die Messwerte des Passivsammler** Schiede I Beurteilungsgrundlage für die Entscheidung über Fahrverböte.

Damit werden die für den eigenen Messabschnitt nicht repräsentative Werte des genannten Passivsammlers (siehe u.a. die abweichenden Werte der Messstation, siehe Ergebnisse des TÜV-Gutachtens, siehe Ergebnisse des IHK-Gutachtens) Grundlage für die Sperrung der Bundesstraße auch im Bereich des Passivsammlers Frankfurter Straße.

Angesicht der Überschreitung des Grenzwertes in nur einem engen Bereich nahe der Schiedekreuzung ist es **unverhältnismäßig, dass das Streckenfahrverbot entlang der B 8 von der Schiedekreuzung bis zur Einmündung der Wiesbadener Straße gelten soll**.

Innerstädtische Straßentransporte z.B. von den Gewerbegebieten südlich von Limburg in das nördliche Limburg oder zur Autobahn wären zu problematischen Umwegen gezwungen (über die Zeppelinstraße oder die Diezer Straße).

Kurzfristige Einführung von Fahrverboten

Der Plan führt aus, dass Fahrverbote auf Grundlage der Messungen zum 1. April 2022 angeordnet werden müssten. Dies ist unverhältnismäßig und lässt betroffenen Fahrzeughaltern **keine Zeit, Ihre Fahrzeuge im Bedarfsfall nachzurüsten** oder auszutauschen. Deshalb sollten die Verbote frühestens 6 Monate nach der Anordnung in Kraft treten.

Der LRP-Entwurf prüft zudem keine weiteren Möglichkeiten, die Verbote verhältnismäßiger zu gestalten. So könnten die Verbote bei den nur noch geringfügigen Überschreitungen auf **bestimmte Fahrzeuge** (bspw. nur Pkw oder Lkw) beschränkt werden.

Zudem könnten in einem ersten Schritt Fahrzeuge mit hohen Emissionen (bspw. Euro 5 ohne Software-Update) und – falls überhaupt notwendig – erst später auf alle Fahrzeuge, die Emissionen von mehr als 270 mg Nox emittieren.

Da es sowohl in 2020 als auch wahrscheinlich in 2021 nicht zu einer Grenzwertüberschreitung bei den Jahresdurchschnittswerten des Passivsammlers Frankfurter Straße und der Messstation Schiede kommt, ist unverständlich warum nicht zunächst abgewartet wird ob der **Kalenderjahrmittelwert an den Messeinrichtungen** für das Jahr 2022 über dem Grenzwert liegt, außerdem fehlen Prognoseszenarien für das Jahr 2023.

Resümee

Das vorgesehene Fahrverbot wird von uns abgelehnt. Wie in unseren Anmerkungen dargelegt gibt es an mehreren Punkten gravierende Zweifel an der Verhältnismäßigkeit des vorgesehenen Fahrverbotes.

Vor allem als Einkaufsstadt würde Limburg unter dem Stigma der Verbotsstadt leiden. Viele Kunden kommen aus der ländlichen Umgebung und nutzen aufgrund der technischen Vorteile auch noch Fahrzeuge mit Euro 4 und Euro 5 Dieselantrieb. Die Verkehrsabwicklung in der Innenstadt würde erheblich erschwert.

Unverständlich ist, dass eine Stadt, welche mit vielerlei Maßnahmen ihren Anteil an der stetig geringer werdenden Luftbelastung leistet, „auf den letzten Metern“ von einem vorausseilenden Fahrverbot der Landesregierung „überholt“ werden soll. Nicht nur viele Bürger, auch Vertreter von Handel, Dienstleitungen und Industrie haben sich in die Überlegungen für Verbesserungen

in ihrer Stadt eingebracht, so dass die Bezeichnung Limburg / Umweltzone einen positiven Klang hat und für ein Bewusstsein und Engagement im Sinne der Bürger steht. Ein von der Verhältnismäßigkeit her nicht gerechtfertigtes Fahrverbot wird dem nicht gerecht.

Als Vertreter der regionalen Wirtschaft lehnen wir das vorgesehene Fahrverbot ab. Wir plädieren in dem Zusammenhang dafür, dass sich die Landesregierung für eine nachvollziehbare, realistische, gezielt dem Gesundheitsschutz dienende Gestaltung der Messtechnik einsetzt.

Vor allem sollten die o.g. weiteren Maßnahmen geprüft werden, die Konzentration der Schadstoffe zu mindern, bevor Fahrverbote eingeführt werden. Erst wenn alle möglichen Maßnahmen geprüft wurden und es belastbare Prognosen zu deren Auswirkungen bzw. zukünftigen Schadstoffbelastung für die nächsten Jahre gibt, sollte Fahrverbote erwogen werden. Diese Fahrverbote sollten unter Abwägung der Auswirkungen bezüglich der Länge des gesperrten Abschnitts und der Abstufung der verbotenen Fahrzeuge erfolgen.

Limburg, 21.09.2021

Ansprechpartner:

Alfred Jung

Geschäftsbereich Standortpolitik und International

Industrie- und Handelskammer Limburg

Walderdorffstraße. 7, 65549 Limburg

Tel. 06431 210-140, Fax 06431 210-5140

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

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