



# Presseinformation

Wiesbaden, 18. Februar 2016

Nr. 046

## Geplantes LKW-Durchfahrtsverbot der Stadt Wiesbaden

### Priska Hinz und Tarek Al-Wazir: „Umleitungsplan dringend notwendig“

Die Stadt Wiesbaden muss vor der Einführung eines städtischen LKW-Durchfahrtsverbots dringend einen Umleitungsplan erarbeiten. „Ein Lkw-Durchfahrtsverbot hätte erhebliche Auswirkungen auf die umliegenden Kommunen im Rheingau-Taunus-Kreis, die den Verlagerungsverkehr aufnehmen müssten. Wir warten seit über einem Jahr auf einen entsprechenden Umleitungsplan der Stadt, der diese Verlagerungseffekte entsprechend behandelt. Ohne einen solchen Plan ist der Antrag nicht genehmigungsfähig“, sagten Umweltministerin Priska Hinz und Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir am Donnerstag in Wiesbaden.

Die Stadt Wiesbaden hatte im Rahmen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Ballungsraum Rhein-Main, im Teilplan Wiesbaden, die Festschreibung eines LKW-Durchfahrtsverbots vorgesehen. Bereits im Januar des vergangenen Jahres hatten Umwelt- und Verkehrsministerium die Stadt Wiesbaden darauf hingewiesen, dass ein LKW-Durchfahrtsverbot nicht grundsätzlich abgelehnt wird, aber insbesondere die Vorlage eines Plans zur Umleitung des Verkehrs erforderlich ist, um zu prüfen, ob ein LKW-Durchfahrtsverbot machbar ist oder nicht. „Ein solcher Plan liegt uns bis zum heutigen Tag nicht vor“, so Hinz.

*„Wir warten seit über einem Jahr auf einen Umleitungsplan der Stadt Wiesbaden.“*

Bei der Entscheidung über ein Lkw-Durchfahrtsverbot ist die Verlagerung der Schwerverkehre – und damit verbunden die Verlagerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen – in den Blick zu nehmen. Denn ein Durchfahrtsverbot könnte unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehre in den Umlandkommunen haben. Das von der Stadt Wiesbaden vorgeschlagene zweistufige Konzept, das einen Umleitungsplan erst deutlich nach Inkrafttreten des Durchfahrtsverbots vorsieht, berücksichtigt diesen Aspekt nur unzureichend. „Klagen von betroffenen Kommunen gegen die Anordnung des im Luftreinhalteplan aufgenommenen Lkw-Durchfahrtsverbots hätten Erfolgsaussichten. Denn die Verlagerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen müssen bei einer solchen Entscheidung angemessen einbezogen werden“, so Hinz.

*„Die Verlagerung der Lärm- und Schadstoff-Belastungen müssen bei einer solchen Entscheidung angemessen einbezogen werden.“*

Aus diesem Grund setzt die Umsetzung eines Durchfahrtsverbots für Fahrzeuge über 3,5 t in Wiesbaden zwingend eine weitergehende Untersuchung voraus. Aus dieser muss hervorgehen, dass die Kommunen, welche den zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen, nur in einem hinnehmbaren Rahmen belastet werden. Al-Wazir: „Vernünftig wäre außerdem eine wegweisende Umleitungs-Beschilderung, damit unnötig lange Umwege damit Lärm- und Abgasbelastungen verhindert werden können.“

#### **Hintergrund:**

Gute Luftqualität - nicht zuletzt in den hessischen Großstädten - ist ein zentrales Anliegen der Landesregierung. Darum sind Kommunen, in denen es zu Emissions-Grenzwertüberschreitungen kommt, aufgefordert Maßnahmen zur Senkung der Schadstoffbelastung für die Luftreinhaltepläne (LRP) vorzuschlagen. Ein wichtiges Instrument dieser LRP sind Umweltzonen. Während durch die Einführung von Umweltzonen die Feinstaubbelastung in hessischen Gemeinden deutlich reduziert werden konnte, spielt die erhöhte Stickstoffdioxidkonzentration (NO<sub>2</sub>) eine zunehmend wichtigere Rolle. Ausschlaggebend hierfür ist der relativ hohe Ausstoß von Stickstoffoxiden im Abgas von Dieselfahrzeugen. Eine Umweltzone alleine, ohne weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen, reicht vielerorts nicht aus, um die NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen in einigen hessischen Kommunen zu bekämpfen.

Land und Kommunen sind gesetzlich verpflichtet, alle Maßnahmen, die zu einer spürbaren Verringerung der NO<sub>2</sub>-Belastung führen, zu prüfen und gegebenenfalls auch umzusetzen.