

Niederschrift

über die in der **3.** Sitzung des Ausschusses für Raumordnung, Wirtschaft und Verkehr des Landkreises Limburg-Weilburg am **12. Oktober 2021** in der Sporthalle Merenberg in Merenberg gefassten Beschlüsse

Beginn der Sitzung: 17:03 Uhr

Ende der Sitzung: 18:15 Uhr

Anwesend:

a) Mitglieder des Ausschusses für Raumordnung, Wirtschaft und Verkehr

Cinar, Tarik	
Dumeier, Jürgen	
Eckert, Tobias	
Föh-Harshmann, Anke (i.V.f. Langer, Dieter)	
Hamm, Willi	
Nattermann, Ulla	
Radu, Mathias	
Schardt-Sauer, Marion (i.V.f. Kress, Tobias)	
Trottmann, Peter	Ausschussvorsitzender

b) vom Kreisausschuss:

Köberle, Michael	Landrat
Sauer, Jörg	Erster Kreisbeigeordneter

c) von der Verwaltung:

Fischbach, Christopher	Amt für Öffentliche Ordnung, Schriftführer
Kieserg, Jan	Referat Büro Landrat
Meister, Dana	Referat Büro Landrat
Plate, Dirk	VLDW

Tagesordnung

1. Geschäftliches
2. Installierung eines Fußgängerüberweges auf der K 511 am Ortseingang von Selters-Eisenbach in Höhe der Wiesenstraße (AT-29/2021)
3. Prüfung einer möglichen Einführung von Brennstoffzellen betriebenen Fahrzeugen zur Senkung von Schadstoffemissionen (AT-25/2021)

1. Geschäftliches

Der Ausschussvorsitzende, Herr Peter Trottmann, eröffnet um 17:03 Uhr die Sitzung. Er begrüßt alle Ausschussmitglieder, Herrn Landrat Michael Köberle, Herrn Erster Kreisbeigeordneter Jörg Sauer sowie die Vertreter der Verwaltung.

Die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit werden festgestellt; es gibt keine Einwände gegen das Protokoll der Sitzung vom 26. August 2021, sodass dieses als genehmigt gilt.

2. Installierung eines Fußgängerüberweges auf der K 511 am Ortseingang von Selters-Eisenbach in Höhe der Wiesenstraße AT-29/2021

Herr Trottmann verliest den zu beratenden Antrag der Fraktion Freie Wähler.

Herr Landrat Köberle berichtet mit beigefügter Stellungnahme (Anlage 1) über den aktuellen Sachverhalt.

In einer umfassenden Diskussion wurden, neben der Durchführung einer erneuten Verkehrszählung seitens der Gemeinde Selters, ebenfalls Alternativmöglichkeiten wie die Erschaffung einer Überquerungshilfe zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erörtert.

Herr Trottmann bedankt sich für die Ausführungen und die rege Diskussion. Anschließend bittet er die Ausschussmitglieder um Abstimmung über die besprochene geänderte Beschlussfassung:

Abstimmung:

Der Kreistag beauftragt den Kreisausschuss, eine erneute Verkehrszählung in Kooperation mit der Gemeinde Selters zum Zwecke der Installierung eines Fußgängerüberweges auf der K 511 am Ortseingang Selters-Eisenbach in Höhe der Wiesenstraße durchführen zu lassen. Im Falle eines weiteren negativen Ergebnisses sollen alternative Sicherungsmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erarbeitet werden.

Beratungsergebnis:

9 Ja-Stimme(n), 0 Nein-Stimme(n), 0 Enthaltung(en)

3. Prüfung einer möglichen Einführung von Brennstoffzellen betriebenen Fahrzeugen zur Senkung von Schadstoffemissionen AT-25/2021

Herr Landrat Köberle berichtet mit beigefügter Stellungnahme (Anlage 3) über den aktuellen Stand zum Antrag der Fraktion FDP.

Frau Schardt-Sauer verweist darauf, dass die Stadt Wiesbaden bereits E-Busse im Einsatz hat. Der Wunsch besteht darin, mehr Informationen zu den Pilotversuchen zu bekommen, um möglicherweise einen eigenen Pilotversuch für den Landkreis Limburg-Weilburg anzuregen.

Herr Dumeier berichtet, dass die Schiede in Limburg eine von sechs Städte in Deutschland ist, an denen die Stickstoffwerte regelmäßig weit überschritten werden. Er fragt, ob es Fördermöglichkeiten gibt und ob bereits Förderanträge gestellt wurden.

Herr Landrat Köberle verweist auf den Ausschuss für Raumordnung, Wirtschaft und Verkehr und die bereits vorliegende Stellungnahme zum Individualverkehr (Anlage 4). Es gibt bereits eine Wasserstofftankstelle im ICE-Gebiet in Limburg. Der weitere Bedarf muss im Nahverkehrsplan überprüft werden. Die Busse des Landkreises sind alle max. 3 Jahre alt und mit der neuesten Dieselseltechnologie ausgestattet.

Herr Plate berichtet, dass der RMV zunächst das Pilotprojekt in Gießen bewerten möchte. Schnelle Lösungen sind also nicht zu erwarten. Eine Vorlage der Ergebnisse für Anfang 2023 hält Dirk Plate daher für realistisch.

Weiter verweist Frau Föh-Harshmann darauf, den Bedarf an Stromverbrauch für dieses Projekt von vornherein einzuplanen und zu schauen, wo grüner Wasserstoff produziert werden kann – im besten Fall über Wind und Photovoltaik.

Nach einer umfassenden Diskussion bittet Herr Trottmann die Ausschussmitglieder um Abstimmung über den vorliegenden Beschlussvorschlag des Ausschusses:

Abstimmung:

Der Kreisausschuss prüft, in welchem Umfang mit Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge im ÖPNV und im Fuhrpark des Landkreises zum Einsatz kommen können, um nachhaltig Emissionen zu senken und die Vorgaben der Clean Vehicles Directive der EU (EU 2019/1161 vom 20. Juni 2019) sowie des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge umzusetzen. Im Rahmen der Prüfung soll auch untersucht werden, ob für die Beschaffung und den Betrieb von Brennstoffzellenfahrzeugen mit den Städten und Gemeinden im Landkreis sowie mit Einrichtungen und Behörden von Bund und Land in der Region kooperiert werden kann. Dem Kreistag/ Ausschuss wird das Ergebnis der Prüfung schriftlich/ mündlich übermittelt.

Zudem soll überprüft werden, welche alternativen Energiequellen für den Betrieb dieser Fahrzeuge zum Einsatz kommen können.

Beratungsergebnis:

9 Ja-Stimme(n), 0 Nein-Stimme(n), 0 Enthaltung(en)

Nachdem keine Wortmeldungen mehr vorliegen, bedankt sich Herr Trottmann für die Beratung und schließt die Sitzung um 18:15 Uhr.

Ausschussvorsitzender:

Schriftführer:

gez. Peter Trottmann

gez. Christopher Fischbach

gesehen:

gez. Michael Köberle, Landrat

Stellungnahme zum

Antrag der Kreistagsfraktion „FREIE WÄHLER“ vom 12. August 2021 für die Kreistagssitzung am 10. September 2021

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag möge beschließen, den Kreisausschuss damit zu beauftragen, die Voraussetzungen für die Installierung eines Fußgängerüberwegs auf der K 511 am Ortseingang von Selters-Eisenbach in Höhe der Wiesenstraße zu schaffen.

Zunächst bleibt festzustellen, dass der Inhalt des Antrages der Freien Wähler nicht in den Zuständigkeitsbereich des Kreistages fällt, da die Straßenverkehrsbehörde der Gemeinde Selters (der Bürgermeister als örtliche Ordnungsbehörde) zuständig ist. (Zuständigkeit ergibt sich aus § 26 u. 44 StVO i. V. m. § 10 Abs. 1 Nr. 2 S. 1 der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten)

Darüber hinaus kann folgendes festgehalten werden:

Als Voraussetzung für die Anlegung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) gelten die einschlägigen Bestimmungen nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001- als Anlage beigefügt).

Diese gelten an allen überörtlichen Straßen (Bundes-, Landes- u. Kreisstraßen) innerhalb von Ortslagen, somit auch für den vorliegenden Fall der K 511 Eisenbach.

Bereits im August 2016 wurde bezüglich der Anlegung eines FGÜ's auf der K 511 am Ortseingang von Eisenbach in Höhe der Wiesenstraße ein gemeinsamer Ortstermin mit der Gemeinde Selters, der Polizeidirektion Limburg-Weilburg und dem Landkreis Limburg-Weilburg (Sachgebiet Kreisstraßenmanagement) durchgeführt.

Man verständigte sich seinerseits darauf, dass seitens der Gemeinde Selters eine Verkehrszählung durchgeführt wird. Anhand der Ergebnisse wurde überprüft, ob die Anlegung eines FGÜ's gemäß den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) erforderlich ist.

Die Verkehrszählung wurde im Mai 2017 durchgeführt. Aufgrund der damaligen Ergebnisse (von 6:00 Uhr – 18:00 Uhr: 2.447 Autos, 95 Fußgänger) lagen die Voraussetzungen für die Errichtung eines FGÜ gemäß den einschlägigen Bestimmungen (R-FGÜ 2001) nicht vor. Dies teilte der Landkreis mit Schreiben vom 21. September 2017 der Gemeinde mit.

Um dem Antrag der Freien Wähler nachzukommen, schlägt das Sachgebiet Kreisstraßenmanagement in Abstimmung mit der Gemeinde Selters und der Polizeidirektion Limburg-Weilburg vor, dass eine erneute Verkehrszählung vorgenommen wird, um aktuelles Zahlenmaterial als Entscheidungsgrundlage gewinnen zu können. Mit der Gemeinde Selters, Herrn Bürgermeister Hartmann, wurde bereits eine mögliche Verkehrszählung seitens der Gemeinde abgesprochen und könnte zeitnah in die Wege geleitet werden. Zudem soll zeitnah ein Ortstermin mit der Gemeinde, dem Verkehrssachbearbeiter der Polizeidirektion Limburg-Weilburg und dem Landkreis Limburg-Weilburg erfolgen, um vor Ort die Lage nach Lösungsmöglichkeiten zu sondieren.

Sobald die Ergebnisse der Verkehrszählung vorliegen, kann erneut geprüft werden, ob zwischenzeitlich die Voraussetzungen für die Anlegung eines FGÜ's gemäß den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) erfüllt sind.

Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

R-FGÜ 2001

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Inhaltsübersicht

1. Grundsätze
2. Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ
 - 2.1. Allgemeines
 - 2.2. Örtliche Voraussetzungen
 - 2.3. Verkehrliche Voraussetzungen
3. Ausstattung von FGÜ
 - 3.1. Allgemeines
 - 3.2. Beschilderung
 - 3.3. Markierung
 - 3.4. Ortsfeste Beleuchtung

1. Grundsätze

(1) Fußgängerüberwege (FGÜ) nach § 26 StVO sind nach den Maßgaben der Verwaltungsvorschriften zu § 26 und zu den Zeichen 293 und 350 anzuordnen. Die vorliegenden Richtlinien ergänzen und präzisieren diese Verwaltungsvorschriften.

(2) FGÜ sind eine von mehreren Möglichkeiten zur Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn (vgl. VwV zu § 25 StVO), die bei bestimmten örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen in Betracht kommt¹⁾.

(3) Die Sicherheit von FGÜ kann durch ergänzende bauliche Maßnahmen oder verkehrliche Anordnungen verbessert werden. Derartige Kombinationen empfehlen sich insbesondere, wenn vorrangig Kinder oder ältere oder behinderte Menschen beim Überqueren einer Straße geschützt werden müssen.

(4) Wenn sich an einem FGÜ Unfälle mit Personenschaden ereignet haben, ist zu prüfen, welche ergänzenden Maßnahmen gegen die Unfallgefahren geeignet und erforderlich sind. Lassen sich bestehende Gefahren nicht ausrei-

chend durch ergänzende Maßnahmen verringern, ist der FGÜ durch eine andere Querungshilfe zu ersetzen.

(5) Wenn vor einem FGÜ unabhängig von einem konkreten Querungsbedarf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht hinreichend eingehalten wird, so ist deren Beachtung durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen durchzusetzen.

2. Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ

2.1 Allgemeines

(1) FGÜ dürfen nur angelegt werden

- innerhalb geschlossener Ortschaften
- auf Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h
- an Stellen, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss
- nur dort, wo auf beiden Fahrbahenseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist.

(2) FGÜ dürfen nicht angelegt werden

- in der Nähe von Lichtzeichenanlagen (LZA)
- auf Straßenabschnitten mit koordinierten LZA („Grüne Welle“)
- über Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 StVO)
- über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper
- auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt.
- im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO).

(3) FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich.

(4) FGÜ sollten in Gehrichtung der Fußgänger liegen. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überweges unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.

(5) Die Anlage von FGÜ über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Gleiskörper erfordert in der Regel die Abschrankung mit versetzten Absperrungen (Geländer/Umlaufgitter) an den Übergängen über den Gleisraum.

2.2 Örtliche Voraussetzungen

(1) Die Anlage eines FGÜ setzt dessen frühzeitige Erkennbarkeit für den Fahrzeugführer und eine ausreichende

¹⁾ Zum Einsatz und zur Ausstattung weiterer Querungshilfen außer FGÜ sind die Regelwerke EAE, EAHV sowie die RiLSA zu beachten.

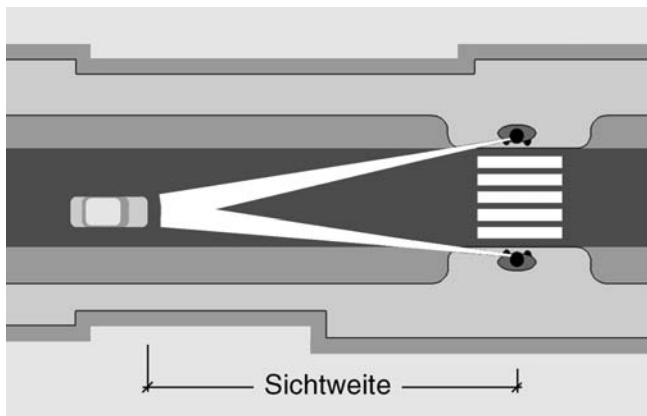


Bild 1a

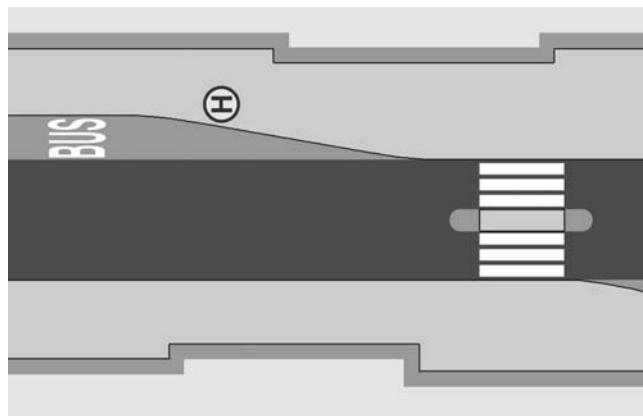


Bild 2a

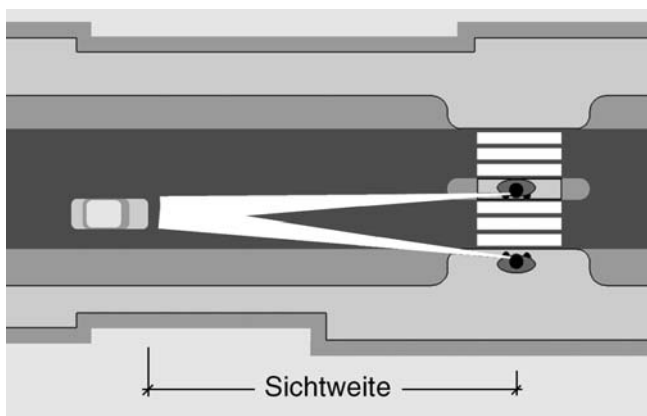


Bild 1b

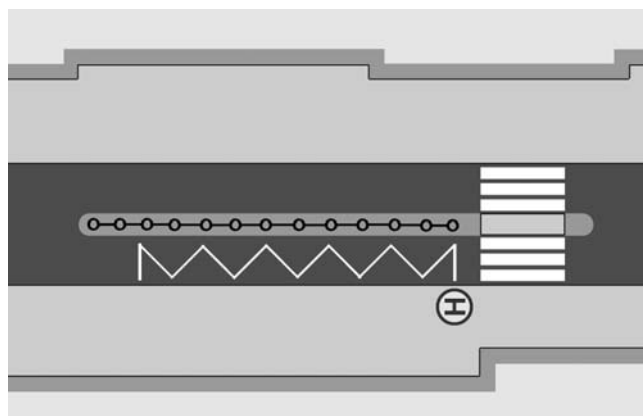


Bild 2b

Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer voraus. Wo haltende Fahrzeuge, Bäume und andere Hindernisse am Straßenrand die Sichtweite einschränken, ist die Sicht z. B. durch in die Fahrbahn vorgezogene Aufstellflächen (Gehwegverbreiterungen) für und auf die Fußgänger sicher zu stellen (Bilder 1a, 1b).

(2) Für die Erkennbarkeit und die Sicht sind vor dem FGÜ im Zuge der Straße folgende Mindestentfernungen nach Tabelle 1 nachzuweisen:

Tabelle 1: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ

	Kfz-Geschwindigkeit (V_{zul})	
	50 km/h	30 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	100 m	50 m
Sichtweite von und auf Warteflächen	50 m	30 m

(3) Mögliche Anordnungen von FGÜ an Bushaltestellen sind in den Bildern 2a und 2b dargestellt. Danach sind an Busbuchten FGÜ in Fahrtrichtung vor der Haltestelle anzulegen, damit die Sicht für und auf querungswillige Fußgänger nicht durch den haltenden Bus verdeckt wird. Halten Busse auf der Fahrbahn, so ist abweichend davon die An-

ordnung von FGÜ nur hinter der Haltestelle und nur dann zulässig, wenn

- das Vorbeifahren an dem haltenden Bus zuverlässig verhindert werden kann, z. B. durch Mittelinseln, und
- die Bushaltestelle in Gegenrichtung nicht ebenfalls am FGÜ liegt (Bilder 2a, 2b).

(4) Ist vor FGÜ an wartepflichtigen Knotenpunktzufahrten ein ausreichender Aufstellraum für den abbiegenden, einbiegenden oder kreuzenden Verkehr erforderlich, darf die Abrückung der Querungsstelle jedoch nicht mehr als 4 m von der direkten Gehweglinie betragen.

2.3 Verkehrliche Voraussetzungen

(1) Die Anordnung eines FGÜ setzt voraus, dass der Fußgänger-Querkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Andernfalls kommen nur linienhaft wirkende Maßnahmen (z. B. Mittelstreifen oder Inseln in kurzen Abständen) in Betracht.

(2) Die Anordnung eines FGÜ kommt in Betracht, wenn die aus Tabelle 2 ersichtlichen Verkehrsstärken vorliegen. Die Fußgängerverkehrsstärken beziehen sich auf die Spitzenstunden des Fußgänger-Querverkehrs an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr. Die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bezieht sich auf die gleiche Stunde und gilt für

Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ

Kfz/h / Fg/h	0–200	200–300	300–450	450–600	600–750	über 750
0– 50						
50–100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100–150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich				

den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnanteil, d. h. bei Mittelinseln für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung.

(3) Außerhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.

(4) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken unterhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind – wenn überhaupt erforderlich – in der Regel bauliche Querungshilfen ausreichend.

(5) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken innerhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches kommen alternativ bauliche Querungshilfen oder – bei mehr als 450 Kfz/h – LZA in Betracht.

(6) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken oberhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind in der Regel LZA erforderlich.

3. Ausstattung von FGÜ

3.1 Allgemeines

(1) FGÜ sind mit Zeichen 293 StVO zu markieren. Sie sind – abgesehen von wartepflichtigen Zufahrten – mit Zeichen 350 StVO zu beschildern. Die Notwendigkeit weiterer Ausstattungselemente ergibt sich aus den örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten.

(2) Im Annäherungsbereich an einen FGÜ (ca. 30–50 m) ist eine vorhandene Leitlinie (Zeichen 340) als Fahrstreifenbegrenzungslinie (Zeichen 295) fortzuführen, um das Überholverbot im Bereich des FGÜ zu verdeutlichen.

(3) An FGÜ sollte die für den Kraftfahrzeug-Längsverkehr effektiv nutzbare Fahrbahnbreite auf höchstens 6,50 m beschränkt werden. Beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite 8,50 m und mehr, ist dem Einbau einer Mittelinsel der Vorrang vor einer seitlichen Einengung zu geben.

²⁾ DIN 67520 „Retroreflektierende Materialien zur Verkehrssicherung“, Teil 4 – „Lichttechnische Mindestanforderungen an Reflexstoffe mikroprismatischer Materialien“.

³⁾ Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS).

(4) Geländer und andere Absperreinrichtungen können verwendet werden, wenn Fußgänger in besonderen Fällen daran gehindert werden sollen, die Fahrbahn außerhalb des FGÜ zu überqueren. Eine versetzte Anlage des FGÜ in Kombination mit Absperren kann auch z. B. vor Schulen oder Werksausgängen angezeigt sein, um das unmittelbare Betreten eines FGÜ zu verhindern.

(5) FGÜ sind behindertengerecht auszugestalten.

3.2 Beschilderung

(1) An FGÜ ist das Zeichen 350 StVO rechts und links der Fahrbahn, bei Mittelstreifen oder -inseln rechts und links der Fahrstreifen anzuordnen. Dieses Zeichen darf weder mit anderen Schildern kombiniert noch als Fahrbahnmarkierungen aufgebracht werden.

(2) Zur Sicherstellung der rechtzeitigen Erkennbarkeit des FGÜ kann eine Wiederholung des Zeichens 350 StVO am Kragarm über der Fahrbahn (Torbogenwirkung) oder ggf. über dem Fahrstreifen erforderlich sein.

(3) Alle Verkehrszeichen müssen auch bei Dunkelheit jederzeit eindeutig erkennbar sein. Wenn dies allein durch die vorhandene ortsfeste Beleuchtung nicht gewährleistet werden kann, sollen die Verkehrszeichen im Regelfall in Reflexfolie der Bauart Typ 3 nach DIN 67520²⁾ ausgeführt sein. Bei den über der Fahrbahn bzw. über dem Fahrstreifen angebrachten Zeichen 350 kann es zur Gewährleistung der Erkennbarkeit bei Nacht notwendig sein, diese innenbeleuchtet auszuführen.

3.3 Markierung

(1) Die Markierung von FGÜ erfolgt parallel zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge nach RMS³⁾.

(2) FGÜ sollen 4 m breit sein, aber keinesfalls schmaler als 3 m markiert werden. Bei stärkerem Fußgängerverkehr sollte die Breite vergrößert werden.

(3) FGÜ sind möglichst rechtwinklig zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge anzulegen, damit die Fußgänger die Fahrbahn auf dem kürzesten Wege überqueren.

(4) FGÜ sollen an baulichen Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen nicht unterbrochen werden.

(5) Im Bereich von Mittelstreifen oder Mittelinseln ist die Markierung des FGÜ zu unterbrechen. Im Bereich von FGÜ sind Sperrflächen zu unterbrechen.

(6) Die zur Markierung der FGÜ verwendeten Markierungsstoffe müssen die in den Technischen Regelwerken geforderten verkehrstechnischen Eigenschaften erfüllen⁴⁾.

3.4 Ortsfeste Beleuchtung

(1) Der FGÜ muss beleuchtet sein, damit Fußgänger auch bei Dunkelheit und bei regennasser Fahrbahn auf dem FGÜ und auf der Wartefläche am Straßenrand aus beiden Richtungen deutlich erkennbar sind und die Erkennbarkeit der Markierung des FGÜ bei Nacht gewährleistet ist. Die Ausführung der Beleuchtung von FGÜ erfolgt nach DIN 5044⁵⁾ und DIN 67523⁶⁾.

⁴⁾ Technische Lieferbedingungen für weiße Markierungsmaterialien (TL-M). Außerdem gelten die Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für Markierungen auf Straßen (ZTV-M).

⁵⁾ DIN 5044 „Straßenbeleuchtung“, in Kürze DIN EN 13201.

⁶⁾ DIN 67523 „Beleuchtung von Fußgängerüberwegen“.

(2) Die durch die allgemeine Straßenbeleuchtung gegebenen Beleuchtungsverhältnisse sollten bei der Standortwahl von FGÜ ausgenutzt werden.

(3) Wenn die in den Normen geforderten Werte durch die vorhandene Straßenbeleuchtung nicht nachgewiesen werden können, ist eine zusätzliche ortsfeste Beleuchtung des FGÜ erforderlich.

Diese soll so ausgebildet und angeordnet werden, dass der FGÜ und die angrenzenden Warteflächen aus der jeweiligen Verkehrsrichtung angeleuchtet werden (d. h., die Beleuchtung soll nicht über der Mittelachse des Überweges angebracht sein).

(4) Zur Erhöhung der Auffälligkeit des FGÜ empfiehlt sich die Verwendung einer von der durchgehenden Straßenbeleuchtung abweichenden Lichtfarbe.

(5) Es ist zweckmäßig, die Beschilderung des FGÜ konstruktiv mit den besonderen Beleuchtungseinrichtungen des FGÜ zu verbinden.

Stellungnahme zum Antrag „Prüfung einer möglichen Einführung von Brennstoffzellen betriebenen Fahrzeugen zur Senkung von Schadstoffemissionen“ für die Kreistagsitzung am 10. September 2021

Mit der Clean Vehicles Directive (CVD) sollen kommunale Fuhrparks und ÖPNV-Busflotten in den kommenden Jahren weitgehend auf alternative Antriebe umgestellt werden. Die CVD gibt bei Neubeschaffungen Mindestquoten für die Beschaffungen von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen vor. Nach derzeitigem Kenntnisstand gilt die Richtlinie im ÖPNV allerdings nur für Stadtverkehre bzw. Stadtbusse, der Überlandverkehr bzw. Überlandbusse sind nicht betroffen, die Verkehre der VLDW sind zum überwiegenden Teil Überlandverkehre.

Im RMV- Verbundgebiet werden derzeit Brennstoffzellenbusse in Pilotprojekten erprobt. Im Landkreis Darmstadt Dieburg wird ein solcher Bus erstmals im regulären Liniendienst getestet, betankt werden muss er allerdings im Industriepark Höchst, da sich dort die einzige für Busse geeignete Wasserstofftankstelle befindet. In den Pilotprojekten soll herausgefunden werden, ob Brennstoffzellenbusse den Anforderungen des Regionalverkehrs gewachsen sind.

Sollte sich die Technik in den Tests bewährt, gibt es aber noch einige Probleme, die den Einsatz in größerem Umfang erschweren. Kurzfristig wird es daher nicht möglich sein eine größere Anzahl Fahrzeuge zu ersetzen, da es kaum Angebote auf dem Markt gibt. Mit Anschaffungskosten von über 600 000 Euro, sind sie zudem aktuell doppelt so teuer wie ein moderner Euro 6d Dieselbus. Ein weiteres Problem ist die fehlende Tankstelleninfrastruktur. Lange Leerfahrten zum Betanken oder eine Anlieferung des Wasserstoffs über einen dieselbetriebenen Tanklaster ergeben hier wenig Sinn.

Auch im Landkreis Gießen ist ein durch den RMV initiiertes Pilotprojekt zum Einsatz eines Wasserstoffbusses in Planung um Erfahrungen im Umgang mit dieser Technik zu sammeln.

Neben den Praxistests befindet sich zudem eine Machbarkeitsstudie des RMV zu den Einsatzmöglichkeiten von alternativen Antrieben in der Umsetzung. Ausgehend von einer technologieoffenen Bewertung verschiedener alternativer Antriebskonzepte erfolgt dabei zunächst eine Grobbewertung für rund 100 regionale Buslinien auf Basis von Linieneckdaten (z. B. Umlauflänge, Topografie, Linienwegvarianten) und der technischen Leistungsdaten verschiedener Fahrzeugkonzepte. Daran wird eine detaillierte Untersuchung für ausgewählte Linien auf der Grundlage der bestehenden regionalen Linienbündel anschließen.

Die Erfahrungen aus den Praxistests sowie die Ergebnisse aus der RMV- Studie können Hinweise liefern um in zukünftigen Ausschreibungen alternative Antriebsformen für Fahrzeuge festzulegen.

Auch die Fortschreibung des NVP für den Landkreis Limburg-Weilburg wird sich mit alternativen Antriebsformen befassen. Zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben insbesondere im Überlandverkehr in einem Flächenkreis bestehen aber wie bereits dargelegt noch zahlreiche offene Fragen. Die Fortschreibung des NVP sollen dazu Aussagen enthalten.

Stellungnahme der Kreisverwaltung zum TOP

„Prüfung einer möglichen Einführung von Brennstoffzellen betriebenen Fahrzeugen zur Senkung von Schadstoffemissionen“

für die KT-Sitzung am 10. September 2021

Zur Senkung der Schadstoffemissionen hat der Landkreis Limburg-Weilburg bereits den Einsatz von reinen Elektrofahrzeugen geprüft. Diese Prüfung ergab, dass aufgrund ausreichender Reichweiten eine Umstellung von Dieselfahrzeugen auf drei reine Elektrofahrzeuge sinnvoll ist. Diese Umstellung wurde im Dezember 2020 vorgenommen. Seither sind die Elektrofahrzeuge im Bereich der Posttouren im Landkreis Limburg-Weilburg, sowie im Bereich des Teams der IT für die Schulen im Landkreis Limburg-Weilburg im Einsatz.

Eine Alternative zum reinen Elektrofahrzeug stellt das Hybridfahrzeug dar. Im Stadtbetrieb fahren diese rein elektrisch. Auch bei weiteren Fahrten können die Fahrzeuge zum Einsatz kommen, da die Fahrzeuge neben einem Elektromotor auch einen Verbrennungsmotor besitzen. Hiervon befinden sich sechs Fahrzeuge im Fuhrpark der Kreisverwaltung.

Eine weitere Alternative ist die Einführung von Brennstoffzellen-Fahrzeugen. Nach Rücksprache mit verschiedensten Fahrzeugherstellern liegen jedoch noch keine konkret zu verwertenden Informationen vor, welche hinsichtlich einer Prüfung zur Umsetzung auf Wasserstofffahrzeuge dienlich wären. Dies betrifft die Betrachtungsweise zum einen zur Umrüstung von Dieselmotoren auf Wasserstoffmotoren, noch zur Anschaffung von Neufahrzeugen.

Derzeit sind in Deutschland lediglich zwei Modelle auf dem Markt verfügbar: Toyota Mirai (Limousine) ab 63.900 €, Hyundai Nexo (SUV) ab 79.000 €.

Der Landkreis Limburg-Weilburg wird bei zukünftigen Beschaffungen von Dienstfahrzeugen prüfen, ob Wasserstofffahrzeuge marktüblich zur Verfügung stehen, um diese Antriebstechnik bei künftigen Neubeschaffungen zu berücksichtigen. Voraussetzung ist die Ausweitung des Angebots auf dem Markt, sowie der Ausbau von öffentlichen Wasserstofftankstellen in und über die Region hinaus.

Fazit:

Ein Umstieg auf Wasserstoffmotoren ist seitens der Verwaltung derzeit nicht rentabel und umsetzbar.

Allerdings wird seitens der Verwaltung eine regelmäßige Marktbeobachtung durchgeführt, um bei neuen Erkenntnissen der Fortentwicklung dieser Antriebstechnik ggfls. schnellst möglichst reagieren zu können.

gez. Michael Köberle
Landrat