



Fahrverbote auf nur zwei Abschnitten

Die Stadt Darmstadt hat als Gast an den Vergleichsverhandlungen teilgenommen und Vorschläge eingebracht. Zwischen Land und Verbänden wurde vereinbart, dass nur auf zwei Straßenabschnitten Fahrverbote angeordnet werden. Dass es sie überhaupt gibt, ist u.a. der Nachmeldung eines einzelnen Passivsammlers an das Umweltbundesamt geschuldet, der im Steigungsbereich der Hängelstraße eine deutlich höhere NO_2 -Konzentration als die amtliche Messstation auswies. Im Gegensatz zu Letzterer erhebt ein Passivsammler keine detaillierten stunden- und tageweisen Daten, sondern nur Mittelwerte über einen Zeitraum von mehreren Wochen. Für den Magistrat sowie für unsere GRÜNE Fraktion ist dieses Ergebnis deshalb nicht repräsentativ, weder für die Belastung im gesamten Stadtgebiet, in der Hängelstraße selbst oder gar nur für 100 m dieser Straße. Diese Ansicht wurde von Gericht, Land und Klägern nicht geteilt.

Das zunächst vom Land Hessen erwogene Fahrverbot sogar für nachgerüstete Fahrzeuge hätte alle Bemühungen um kostenlose Nachrüstungen konterkariert. Es ist durch den energischen Widerspruch der Stadt ebenso vom Tisch wie eine Einbahnstraßenregelung für die Heinrichstraße. Sie hätte große Umbaumaßnahmen und ein Verkehrschaos in den angrenzenden Wohngebieten bedeutet.

An der Verkehrswende wird festgehalten

Oberstes Ziel unserer GRÜNEN Fraktion ist es nach wie vor, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen und nachhaltige, urbane Mobilität zu gewährleisten. Deshalb sollen die Fahrverbote so kurz wie möglich gelten und der Grenzwert dauerhaft eingehalten werden. Wir unterstützen den Magistrat auch weiterhin bei der Umsetzung der Verkehrswende und treten für eine Stärkung des Fuß-, Rad- und Öffentlichen Personennahverkehrs ein.

Was bedeutet der Kompromiss konkret?

- Die Fahrverbote gelten ab Juni 2019 für Diesel-Fahrzeuge bis Euronorm 5 und für Benziner bis Euronorm 2 in den genannten Abschnitten von Hängel- und Heinrichstraße. In der Heinrichstraße besteht im Rahmen eines Sofortmaßnahmenprogramms ohnehin seit Frühjahr 2019 ein absolutes Durchfahrtsverbot für Lkw.
- Rettungswagen, Müllabfuhr und Straßenreinigung sind von den Verkehrsbeschränkungen ausgenommen. Auch für Nutzfahrzeuge des örtlichen Handwerks können Ausnahmen beantragt werden. Für Anwohnerschaft und Taxen gibt es Übergangsfristen.
- Für beide Straßenabschnitte gilt künftig Tempo 30. Um das Verkehrsaufkommen an dem belasteten Teilstück in der Hängelstraße zu mindern, wird dort sowie im vorgelagerten Citytunnel eine Fahrspur entfallen.
- Zur Kontrolle der Tempobeschränkung sind drei neue Blitzsäulen geplant. Diese könnten später auch das absolute Lkw-Durchfahrtsverbot in der Heinrichstraße automatisiert überwachen.
- Das Personal der Kommunalpolizei wurde aufgestockt. Um aus dem fließenden Verkehr heraus kontrollieren zu können, wurden zusätzliche Fahrzeuge mit Warnlichtbalken und Leuchtschrift „Kontrolle – Bitte folgen“ angeschafft.

Kontakt

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Stadtverordnetenfraktion Darmstadt

Tel. (06151) 61 490

E-Mail fraktion@gruene-darmstadt.de

V.i.S.d.P.: Hildegard Förster-Heldmann, Yücel Akdeniz

www.gruene-darmstadt.de/fraktion



DER DIESEL- VERGLEICH FÜR DARMSTADT - MEHR ALS EIN KOMPROMISS

Fotos: Oliver Stienen; Stand: März 2019

DIE DARMSTÄDTER VERKEHRSWENDE ERMÖGLICHT EINEN VERGLEICH

Darmstadt ist bundesweit die erste Stadt, für die ein außergerichtlicher Vergleich zur Luftreinhaltung erzielt werden konnte. Getroffen hat ihn das Land Hessen mit dem Verkehrsclub Deutschland und der Deutschen Umwelthilfe. Flächendeckende Fahrverbote wurden vermieden. Möglich wurde dieser beispielhafte Erfolg durch die Darmstädter Verkehrswende.

Bereits seit 2004 gibt es einen vom Land aufgestellten Luftreinhalteplan für Darmstadt, der kontinuierlich fortgeschrieben wird. Vieles ist schon umgesetzt; der Anteil des Radverkehrs am Modal Split hat sich deutlich erhöht und die Feinstaubbelastung ist bis unter die gesetzlichen Grenzwerte zurückgegangen. Leider wurde aber 2017 der Stickstoffdioxid-(NO₂)-Grenzwert erneut überschritten. Im Unterschied zu anderen Großstädten handelt es sich dabei nur um zwei eng begrenzbare Straßenabschnitte. Beide – die östliche Hängel- sowie die untere Heinrichstraße – sind stark befahren und aufgrund der schluchtartigen Bebauung schlecht durchlüftet. Das übrige Stadtgebiet weist hingegen sehr viel niedrigere, deutlich unter dem Grenzwert liegende NO_x-Konzentrationen auf. Diese sogenannte Hintergrundbelastung ist wesentlich geringer als in anderen Städten vergleichbarer Größe.

Stickoxidbelastung seit Langem rückläufig

Das 2015 erweiterte Durchfahrt- und Nachtfahrverbot für Lkw in der Kernstadt sowie die Ausweisung des gesamten Stadtgebiets als Umweltzone haben auch die Stickoxidbelastung kontinuierlich sinken lassen: Ende 2018 lag der Jahresmittelwert in der Hängelstraße nur noch 9,6 Mikrogramm pro Kubikmeter (µg/m³) über dem Grenzwert von 40 µg/m³. Beim Stundengrenzwert (200 µg/m³) ist die Reduktion noch deutlicher: 2015 wurde er 57 von zulässigen 18 Mal überschritten, 2018 lediglich drei Mal.



Das Land Hessen als Beklagte, das Verwaltungsgericht Wiesbaden sowie die beiden Kläger haben die Anstrengungen der Stadt gewürdigt. Neben der positiven Veränderung des Modal Split war vor allem der von Magistrat und Verwaltung erarbeitete Green City Plan für den erfolgreichen Vergleich maßgeblich.

Höchster Rad-Anteil am Modal Split

Darmstadt liegt mit einem Anteil von 18 % Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und 17 % Rad am Gesamtverkehr im hessenweiten Vergleich ganz vorne, bei der Radnutzung sogar an erster Stelle. Beide Verkehrsmittel will der GRÜN-geführte Magistrat noch stärker fördern, sodass ihre Quoten auf je 25 % ansteigen. Dafür wurde u.a. das Sonderinvestitionsprogramm „4x4 Rad“ aufgelegt. 4 Jahre lang fließen je 4 Mio. Euro in entsprechende Baumaßnahmen. Inhalte aus dem Bürgerbegehren Radentscheid werden aufgegriffen und können nun finanziert werden. Um sie zügig zu realisieren, gibt es vier neue Stellen in der Bauverwaltung.

ÖPNV bis 2025 zu 100 % mit Ökostrom

Dank der Straßenbahnen fährt der ÖPNV in Darmstadt schon heute etwa zur Hälfte elektrisch, also komplett schadstofffrei. Die städtische HEAG mobilo GmbH will auch ihre ca. 80 Busse bis 2025 komplett mit Ökostrom betreiben. Die Umstellung ist deutschlandweit eine der umfangreichsten. Noch in diesem Jahr werden die ersten Elektrobusse im Linienbetrieb eingesetzt. Auch die Erweiterung mehrerer Straßenbahnlinien ist geplant.

Herzstück Green City Plan

Der 2018 von der Stadtverordnetenversammlung verabschiedete Green City Plan umfasst etwa 200 Maßnahmen zur Luftreinhaltung. Schwerpunkte sind die Förderung von Radmobilität und ÖPNV, der Ausbau der Elektromobilität, eine digitale Verkehrssteuerung sowie die Umstellung des Lieferverkehrs auf ein modernes Logistikmanagement. Er ist das Herzstück des sich in der dritten Fortschreibung befindlichen Luftreinhalteplans Rhein-Main, Teilplan Darmstadt, und stellt die Weichen, um die Luftschadstoff-Grenzwerte in Zukunft dauerhaft einzuhalten.