



IHK
Darmstadt
Rhein Main Neckar



Handwerkskammer
Frankfurt-Rhein-Main

IHK Darmstadt | Postfach 10 07 05 | 64207 Darmstadt
GB IV – gi/DK - ID-Nr.

Hessisches Ministerium für Umwelt,
Klimaschutz, Landwirtschaft und
Verbraucherschutz
Abteilung II - Referat II 7
Mainzer Straße 80
65189 Wiesbaden

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:

Ihr Ansprechpartner: Daniel Kaeding
Telefon: 06151 871-182
Telefax: 06151 871-100-182
E-Mail: kaeding@darmstadt.ihk.de

Datum: 24.07.2015

Gemeinsame Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Darmstadt Rhein Main Neckar und der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main zum Entwurf der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Darmstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zum Entwurf der zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main, Teilplan Darmstadt eine Stellungnahme abzugeben. Wir äußern folgende Bedenken und Anregungen.

Zusammenfassung

Das Land Hessen muss sich aufgrund der im Jahre 1996 verabschiedeten EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie mit einer Vielzahl von Grenz- bzw. Zielwerten für Luftschadstoffe befassen, die bei Überschreitung Maßnahmenpläne zur Reduzierung durch die lokalen Behörden erforderlich machen. Problematisch erscheint derzeit die Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) an verschiedenen Messstellen innerhalb der Stadt Darmstadt.

Die IHK Darmstadt Rhein Main Neckar (IHK) und die Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main (HWK) fordern eine Änderung der Grenzen des Ballungsraumes. Die bestehende Einteilung verhindert, dass Maßnahmen mit lokalem Bezug auf Darmstadt in ihrem Auswirkungen auch das davon stark beeinträchtigte Umland berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund muss auch die Nord-Ost-Umgehung neu diskutiert werden. Zu restriktiven Maßnahmen, wie der Verschärfung des Lkw-Durchfahrtsverbots, müssen mögliche Alternativen für die Unternehmen aufgezeigt werden. Ausnahmen müssen ohne bürokratische Hürden vergeben werden.

Seite 1 von 8

Allgemeine Anmerkungen

Zu 2.1 Einteilung der Ballungsräume ungeeignet

Die IHK Darmstadt und die Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main kritisieren die vorgenommene Einteilung der Ballungsräume (S.9). Die scharfe Abgrenzung nach Süden und Osten hin führt zu einer Nichtbetrachtung dieser Regionen im gesamten weiteren Verlauf der Untersuchung zur Luftreinhaltung. Viele Maßnahmen werden perspektivisch voraussichtlich einen positiven Effekt auf die Luftreinhaltung der Stadt Darmstadt haben, während die Betrachtung des dadurch (teilweise sehr stark) beeinflussten Umlandes völlig außen vor gelassen wird. Die begrenzte räumliche Betrachtung kann weder im Sinne der Region, noch im Sinne der Luftreinhaltung in größerem Maßstab sein. Betrachtet man beispielsweise allein die Umwege, die durch eine Umweltzone oder ein Lkw-Durchfahrtsverbot gefahren werden müssen, führt dies zu einer enormen Mehrbelastung für die Umwelt – und damit letztendlich auch für die Menschen in der Region. Zudem spricht sie gegen den eigentlichen Sinn einer Luftreinhalteplanung, wenn am Ende eine größere Luftbelastung steht, die lediglich schöngerechnet wird. Eine Verteilung von (Luftschadstoff-) Belastungen weg von Konzentrationspunkten und in die Fläche kann den größeren gesamtgesellschaftlichen Nutzen haben, darf jedoch nicht rücksichtslos auf Kosten des Umlandes erfolgen. Wir schlagen vor, dass Darmstadt– vergleichbar zu Kassel – als eigenständiger Ballungsraum ausgewiesen wird, um das Umland gerecht berücksichtigen zu können.

Zu 3.1.3 Kritik am Messpunkt Hugelstrae

Der Standort der Messstelle Hugelstrae wurde schon in der gemeinsamen Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Darmstadt, der Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main, des Einzelhandelsverbandes Südhessen e.V. und des Unternehmerverbandes Südhessen e.V. zum Aktionsplan Darmstadt Juli/Okttober 2005 kritisiert. Der Messstandort gewährleistet keine repräsentative Aussage für die Belastung in der Stadt insgesamt. Die Messstelle steht in einer Straenschlucht am unmittelbaren Ausgang des Citytunnels. Verschärfend wirkt ein Anstieg direkt am Tunnelausgang, an dem alle Fahrzeuge beschleunigen müssen, was wiederum zu einem erhöheten Abgasaussto und vermehrtem Reifenabrieb führt. Die dort gemessenen Ergebnisse sind für Darmstadt untypisch. Die hieraus gezogenen Schlussfolgerungen/ Manahmen sind daher im Hinblick auf eine Gesamtbetrachtung der Darmstädter Luftqualität unverhaltnismaig und unangemessen. Der Luftreinhalteplan selbst beschreibt den einzigartigen und für Darmstadt nicht-repräsentativen Standort wie folgt: „Die Durchlüftung wird an dieser Stelle durch die umgebende hohe Bebauung deutlich behindert. In Kombination mit dem hohen Verkehrsaufkommen kommt es zu einer schnellen Anreicherung der Schadstoffe.

Darüber hinaus wird ein Teil der Tunnelabluft mit dem Sog der Fahrzeuge in die Hugelstrae eingebracht“ (S.16). „Infolge der Straensteigung, dem Tempolimit auf 30 km/h, der Höhe und Geschlossenheit der Bebauung vom Tunnelportal bis zur Wilhelm-Glassing-Strae, kommt es bei gleichem Verkehrsaufkommen zu einer deutlich höheren Belastung als im weiteren Verlauf der Hugelstrae. Die mit zunehmender Entfernung zum Tunnelportal deutlich abnehmende NO₂-Konzentration entspricht mit ca. 45 µg/m³ NO₂ dann der Konzentration, die bei dem Verkehrsaufkommen und der Bebauungssituation zu erwarten ist“ (S. 22).

Die Überwachung der Luftqualität soll den Einfluss der Luftschadstoffbelastung auf den Menschen untersuchen. Die Messstation an der Hugelstrae steht an einem derart besonderen Standort, dass ein vergleichbarer Messpunkt in Darmstadt nicht vorhanden ist. Wir sprechen hierbei also von einer lokalen sehr begrenzten Belastung, die Auskunft über das gesamte Stadtgebiet geben soll. Die Luftschadstoffbelastungen sinken innerhalb eines kleinen Radius wieder, in dem sich in aller Regel auch keine Personen längere Zeit aufhalten. Eine solche Sondersituation als Referenzwert für eine ganze Stadt zu nehmen, ist daher wenig zielführend. Wir fordern daher eine für Darmstadt repräsentativere Messstation.

Lokale Manahmen der Stadt Darmstadt

Zu 7.2.1.1 Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots

Die geplante Verschärfung des Lkw-Durchfahrtsverbots soll zukünftig auch die Durchfahrt von Lkw aus den Landkreisen Odenwald und Darmstadt-Dieburg durch Darmstadt verbieten. Der Odenwaldkreis ist nach der Beurteilung des Luftreinhalteplans nur „geringfügig vom Lkw-Fahrverbot betroffen (S. 40).“ Dabei haben 20 Prozent aller Lkw-Fahrten, die durch Darmstadt führen, den Odenwald als Quelle und über 12 Prozent als Ziel. Die Formulierung „geringfügig“ wird der Realität nicht gerecht und verschiebt so auch die Argumentation. Der Odenwaldkreis hat zudem keine eigene Anbindung an das bundesweite Autobahnnetz und ist daher abhängig von der Durchfahrtsmoglichkeit durch Darmstadt. Zusammengenommen betrachtet mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg haben 55,6 Prozent aller Lkw-Fahrten die beiden genannten Landkreise als Quelle und 43,8 Prozent als Ziel. Dieser Verkehr muss zukünftig Darmstadt umfahren. Die Verschärfung des Lkw-Durchfahrtsverbots führt nicht nur zu einer Erhöhung der Luftbelastung im Umland durch notwendige Umwege für die Lkw als Hauptemittenten. Sie erzeugt auch das Risiko für einen Schneeballeffekt, an dessen Ende viele Städte und Gemeinden im Umland ein Lkw-Durchfahrtsverbot einführen müssen und somit ein normaler Lkw-Verkehr in der Region nicht mehr gewährleistet werden kann. Zudem wird schon jetzt die im Grundgesetz verankerte Freiheit des Gewerbetreibenden stark eingeschränkt. Da keinerlei Alternativen angeboten werden (bspw. eine Nord-Ost-Umgehung), bleiben den betroffenen

Unternehmen nur die langen Umwege um Darmstadt herum. Um diese Belastung zu minimieren, fordern wir die Einführung von Ausnahmen.

Am Beispiel der Gemeinde Roßdorf zeigt sich die außergewöhnliche Mehrbelastung für Unternehmen, die bisher durch Darmstadt fahren konnten. Eine Befragung zum Lkw-Verkehr der Stadt Darmstadt (2013) gibt einen Lkw-Durchgangsverkehr aus Roßdorf kommend von rund 55 Kfz_{SV}/24h an. Diese Fahrten teilen sich auf vier bis sechs Strecken im Stadtgebiet auf. Eine vernachlässigbare Größe, wenn man die notwendigen Umwege betrachtet. Davon ausgehend, dass die Lkw eine Bundesautobahn ansteuern, kommt man auf Umwege von 35km bis 43km. Dies ist eine unzumutbare Verlängerung von Wegstrecken und Fahrtzeiten, deren Kosten von den Unternehmen nicht an die Kunden weitergegeben werden können. Für Unternehmen aus Roßdorf und weiteren stark betroffenen Gemeinden ist daher eine Ausnahmeregelung vorzusehen, welche die zukünftige Durchfahrt weiterhin gewährleistet. Die Ausnahmen sollten ohne bürokratische Hürden zu erhalten sein.

„Weiterhin wird ausgeführt, dass mögliche finanzielle Belastungen von Bevölkerung und Wirtschaft gegenüber dem überragenden Schutzgut Gesundheit zurückstehen müssen (S. 44).“ Unter diesem Aspekt müsste auch eine Diskussion über die Nord-Ost-Umgehung geführt werden, bzw. spätestens unter Punkt 7.2.3 „Untersuchte Maßnahmen, die nicht umgesetzt werden“. Dabei sind die aktuellen Entwicklungen der Verkehrsverlagerung durch das Lkw-Durchfahrtsverbot zu beachten, welche bisher nicht in die Diskussionen um die Nord-Ost-Umgehung einbezogen wurden und der eigentliche Grund für eine angebliche Reduzierung des Verkehrs in Darmstadt sind.

Zu 7.2.1.1 Widersprüchliche Argumentationen und Verkehrsverlagerung ins Umland beenden Nord-Ost-Umgehung neu diskutieren

In Anbetracht der massiven Belastungen, die Darmstadt seinem Umland zumutet, indem der Verkehr nicht minimiert, sondern nur verdrängt wird, ist dringend auch eine Nord-Ost-Umgehung neu zu diskutieren. Der vorliegende Luftreinhalteplan stellt selbst fest, dass alle aufgeführten Maßnahmen, gerade so zu einer Einhaltung der Grenzwerte in einer zusätzlichen Straße führt. Eine Nord-Ost-Umgehung hätte einen vielfach höheren Wirkungsgrad. Die Urteilsbegründung zur Umweltzone stellt fest: „Mögliche finanzielle Belastungen der Bevölkerung und der Wirtschaft durch die Einführung der Umweltzone müssen gegenüber dem überragenden Schutzgut der Gesundheit zurücktreten.“ Dieses Argument muss dann auch zwingend für die Nord-Ost-Umgehung gelten – unabhängig davon, dass es sich hierbei um zwei verschiedene Projekte handelt. Diese widersprüchliche Argumentation hat weitreichende Folgen, an deren Ende eine Umweltzone und ein verschärftes Lkw-Durchfahrtsverbot stehen. Auf der anderen Seite wird eine Nord-Ost-Umgehung nicht umgesetzt. Dieses Vorgehen nimmt den Umlandgemeinden ihren Standortvorteil, da Unternehmen lange und existenzgefährdende

Umwege in Kauf nehmen müssen. Das Inseldenken der Stadt Darmstadt widerspricht dem Gedanken einer Luftreinhaltung für die Region. Diese lässt sich – im Gegensatz zu politischen Entscheidungen – nicht auf eine Stadt beschränken.

Keine der aufgeführten Maßnahmen erreicht die Entlastungswirkung einer Nord-Ost-Umgehung. Schon in der Antwort auf eine Große Anfrage der CDU-Stadtverordnetenfraktion an Stadtrat Dieter Wenzel zur Nord-Ost-Umgehung vom 15.04.2009 hieß es: „Der Magistrat sieht keine Möglichkeiten, die Verkehrs- und Umweltbelastungen in dem Maße zu reduzieren, wie durch den Bau der Nordostumgehung.“ Zudem ist auch der Bürgerentscheid gegen die Nord-Ost-Umgehung keineswegs erfolgreich gewesen, sondern vielmehr am notwendigen Quorum gescheitert. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass eine große Mehrheit die Gründe gegen eine Nord-Ost-Umgehung nicht unterstützt. Ein in jahrzehntelangem Prozess geschaffenes Planungsrecht darf nicht leichtfertig aufgegeben werden, ohne dass eine andere Lösung der Verkehrsprobleme erkennbar ist. Daher fordern die IHK Darmstadt und die Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main in Stellungnahmen zur Aufhebung des Bebauungsplans N 59 (Nord-Ost-Umgehung) eine Neubewertung unter Berücksichtigung der jüngsten Verkehrsentwicklungen sowie die gleichwertige Behandlung des höchstrichterlichen Beschlusses zur Umweltzone auch für die Nord-Ost-Umgehung.

Zu 7.2.1.1 Erreichbarkeit ist für lokale Wirtschaft entscheidend

Die vorgesehenen Maßnahmen werden Verkehrsverlagerungen zur Folge haben und zu Problemen an anderen Stellen innerhalb der Stadt, aber auch im unmittelbaren Umland mit einer Zunahme des Individualverkehrs und Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs führen. Die Wettbewerbs- und Bestandfähigkeit ansässiger Unternehmen, insbesondere in den Bereichen Handel und Gastronomie, hängen stark von der Erreichbarkeit ab. Dies gilt sowohl für den Kunden- als auch für den Lieferverkehr. Planungen haben somit unmittelbaren Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis der Unternehmen und folglich auch auf die Arbeits- und Ausbildungsplätze vor Ort.

„Knapp 53 Prozent haben ihr Ziel oder ihre Quelle in den Landkreisen Darmstadt-Dieburg oder Odenwald [...]“. Darum „gilt es zur Verbesserung der Luftqualität alle Fahrzeuge aus der Stadt herauszuhalten, die selbst kein Ziel oder keine Quelle in der Stadt haben“, so die Argumentation. Dies ist nur förderlich für die Luftqualität der Stadt. Das Umland wird (ob mangelnder scharfer Gebietsabgrenzung) nicht betrachtet und die Luftqualität insgesamt wird sich durch notwendige Umwege verschlechtern. Die 21 Prozent der illegalen Durchfahrten zeigt auch, wie sehr die Unternehmen auf eine kurze Fahrt durch Darmstadt im Vergleich zu langen Umwegen angewiesen sind. (S. 33)

Zu 7.2.1.2.10.2 Einführung einer Umweltzone

Es wird erwartet, dass zwar rund 92 Prozent aller Pkw und nur 70,5 Prozent aller Lkw eine grüne Plakette erhalten. Daher begrüßen die IHK Darmstadt und die Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main die umfangreichen Ausnahmeregelungen sowie die gegenseitige Anerkennung bestehender und zukünftiger Ausnahmengenehmigungen durch die zuständigen Behörden Hessens und in Mainz.

Die restriktiven Maßnahmen zur Luftreinhaltung bestehen vorwiegend aus der Einrichtung einer Umweltzone und der Verschärfung des Lkw-Durchfahrtsverbotes. Diese belasten hauptsächlich die Unternehmen der Region, aber auch deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Darmstadt und Umland – das war schon immer eine Symbiose. Deshalb muss der Luftreinhalteplan nicht nur Einschränkungen formulieren, sondern auch entsprechende Alternativen aufzeigen und diese fördern. Ausweichrouten und eine Beschilderung sind ebenso denkbar, wie die Ausweitung von Ausnahmen für besonders belastete Unternehmen oder die Förderung von Elektromobilität.

Die Grafik (Abb. 52) zur berechneten Verminderung der NO₂-Belastung stellt die erwarteten Effekte der Umweltzone und der Verschärfung des Lkw-Durchfahrtsverbots zusammen dar. Zeichnet man in die Grafik den gesetzlichen Grenzwert ein – warum dieser fehlt, bleibt offen – wird deutlich, dass dieser lediglich in einer von zwölf untersuchten Straßenzügen zukünftig nicht mehr überschritten werden. Die geplanten Maßnahmen werden nicht die gewünschten Ergebnisse erbringen, während die Belastung von Unternehmen sowie Straßen und Gemeinden, die zukünftig be-/durchfahren werden, unverhältnismäßig steigt.

Zu 7.2.1.4 Weiterer Ausbau des ÖPNV

Wir schlagen weitere Testfahrten mit Elektrobussen sowie deren zukünftige Einführung bei erfolgreichen Test vor. Als weitere Maßnahme schlagen wir die Zusammenlegung der Straßenbahn- und Regionalbahnhaltestelle in Kranichstein zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan vor. Kurze Umsteigezeiten machen die Nutzung von ÖPNV/SPNV deutlich attraktiver.

Zu 7.2.1.5 Weitere Verbesserung des Emissionsstandards der Busflotte

Zusätzlich zur Beschaffung von Standardbussen mit EURO-VI-Motoren können auch Hybridantriebe einen maßgeblichen Anteil zur Schadstoffemission leisten. Diese Busse fahren rein elektrisch an und erst ab einer bestimmten Geschwindigkeit wird der Verbrennungsmotor zugeschaltet.

Zu 7.2.1.9 Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Die IHK Darmstadt und die Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main schlagen folgende inhaltliche Ergänzungen zu diesem Kapitel vor: Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement geht es nicht ausschließlich um „Verkehr“, die vorausschauende Fahrweise mit dem Auto oder die Bildung von Fahrgemeinschaften. Vielmehr steht die Betrachtung der Mobilität im ganzheitlichen Ansatz im Mittelpunkt. Wohnstandortanalysen ermitteln das optimale Verkehrsmittel für jeden Mitarbeiter und Unternehmen analysieren dabei zusätzlich Potenziale zur Förderung der ÖPNV-, Fahrrad oder Fußwegenutzung. Grundsätzlich geht es um die Verringerung betrieblicher Mobilitätskosten, eine bessere Erreichbarkeit für Beschäftigte, Kunden und Besucher, Lösungen von Verkehrsproblemen, einem wirtschaftlichen Fuhrpark und die Förderung von Gesundheit und Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Zu 7.2.1.10 Förderung von Elektromobilität

Eine interne IHK-Erhebung der vorhandenen Lademöglichkeiten hat ergeben, dass Darmstadt als Zentrum der EngineeringRegion Darmstadt Rhein Main Neckar seiner potenziellen Vorreiterrolle nicht gerecht wird, indem hier nur eine geringe Anzahl an Ladesäulen bereit stehen. Selbst die Stadt Groß-Gerau hat mehr Elektrotankstellen als Darmstadt. Es sind mehr Anreize zu schaffen, um die Elektromobilität wirklich zu fördern. Eventuell kann hier das Netzwerk Elektromobilität erwähnt werden, welches die Hochschule Darmstadt zusammen mit der IHK betreut und in dem auch die Wissenschaftsstadt Darmstadt bereits Mitglied ist.

Zu 7.2.2 Sonstiges

Die Maßnahmen können um die Einrichtung einer Plattform für Mitfahrgelegenheiten im Internet oder die Einbindung in eine bestehende derartige Plattform ergänzt werden. Im Zuge dessen sollten auch mehr P&R- bzw. Mitfahrerparkplätze am Rand der Stadt eingerichtet werden. (End-)Haltestellen von Straßenbahnen bieten sich dafür an. Diese Maßnahme kann sich an Punkt 6.4.1.7 anlehnen, indem zwar von der bisherigen, nicht aber von der zukünftigen Einrichtung weiterer P&R-Plätze geschrieben wird.

Dies trifft auch auf Punkt 6.4.1.9 (Förderung des Radverkehrs) zu. Welche zukünftigen Maßnahmen vorgesehen sind, sollte im Luftreinhalteplan ebenfalls festgeschrieben werden (bspw. Fahrradstraßen, wie aktuell in der Wilhelminenstraße).

Fazit

Lokale Potentiale ausschöpfen – Verkehr intelligenter organisieren

Darmstadt muss alle Potentiale zur Optimierung des städtischen Verkehrs nutzen. Die derzeitige Diskussion um den Luftreinhalteplan könnte zur Chance für die Modernisierung des Darmstädter Verkehrs werden. Lokale Einschränkungen des Wirtschafts- und Individualverkehrs können vermieden werden. Die regionale Wirtschaft schlägt folgende Maßnahmen vor:

- Neue Diskussion der Nord-Ost-Umgehung unter Einbeziehung aktueller Entwicklungen
- Verbesserung der Verkehrsführung, z.B. durch Verkehrsleit- oder Parkleitsysteme
- Verbesserung des Straßenzustandes insbesondere auf den Hauptstraßen. Dies reduziert Reifenabrieb und vermeidet unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge
- Überprüfung und Optimierung der Methoden zur Straßenreinigung, einschließlich der eingesetzten Technik, z. B. Kehrfahrzeuge und -geräte
- Intelligente Verknüpfung von Individual- und öffentlichem Nahverkehr, etwa durch Park&Ride-Systeme

Freundliche Grüße



Claus Gilke
Geschäftsbereichsleiter Standortpolitik/IT
Industrie- und Handelskammer Darmstadt



Dr. Matthias Wiemers
Geschäftsführer Wirtschaftspolitik
Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main