

Dezernat V
Stadträtin Barbara Akdeniz

Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Herrn Stadtverordneter
Werner Krone
Alicenstraße 14
64293 Darmstadt

Stadträtin
Barbara Akdeniz

Neues Rathaus am Luisenplatz
Luisenplatz 5a
64283 Darmstadt
Telefon: 06151 13-2854, 13-2855 o. 13-2954
Telefax: 06151 13-23 09
Internet: www.darmstadt.de
E-Mail: dezernatV@darmstadt.de

Datum
29.09.2020

Sehr geehrter Herr Stadtverordneter Krone,

gerne beantworte ich Ihre kleine Anfrage vom 18.08.2020 zum aktuellen Luftreinhalteplan und dem Sachstand zur Umsetzung des Vergleichs zwischen dem Land Hessen und der Deutschen Umwelthilfe / dem Verkehrsclub Deutschland. Die durch die notwendige Abstimmung mit den beteiligten, bzw. verantwortlichen Ämtern verursachte längere Bearbeitungsdauer Ihrer umfangreichen Anfrage bitte ich zu entschuldigen.

Frage 1

Im Vergleich zwischen Deutscher Umwelthilfe und Verkehrsclub Deutschland als Kläger und dem Land Hessen ist vereinbart: „Auf Grundlage der Immissionswerte des zweiten Halbjahres 2019 wird die Wirksamkeit der Maßnahmen zum 1. Februar 2020 überprüft. - Zu welchem Ergebnis ist die Überprüfung gekommen?“

Antwort:

Ihr Zitat des Vergleichstextes ist leider nicht vollständig. Unter 4. steht weiterhin:

*„...Sollte sich herausstellen, dass unter Zugrundelegung der Werte des 2. Halbjahres 2019 bei Berücksichtigung einer **meteorologischen Korrektur und Hochrechnung dieser Halbjahreswerte auf ein Gesamtjahr** wider Erwarten eine Grenzwerteinhaltung im Stadtgebiet Darmstadt nicht eintritt, wird das HMKLV unverzüglich weitere geeignete Maßnahmen prüfen und jedenfalls solche ergänzenden Maßnahmen in einen unverzüglich fortzuschreibenden Luftreinhalteplan aufnehmen, die eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung sicherstellen. Dies gilt auch, wenn durch die Verwirklichung der in diesem Vergleich genannten Maßnahmen wider Erwarten eine bisher nicht vorhandene Grenzwertüberschreitung an anderen Stellen im Stadtgebiet Darmstadt eintritt. Sollte das Ergebnis der Prüfungen und ggf. Planänderungen des Beklagten kein Einverständnis der Kläger finden, steht ihnen, auch einzeln, der Rechtsweg offen“.*



Dies bedeutet, dass Anfang 2020 die Entwicklung der Immissionsbelastung durch Stickstoffdioxid im Stadtgebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt durch das zuständige Hessische Umweltministerium (HMUKLV) in Abstimmung mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt evaluiert wurde (s. hierzu auch entsprechende Pressemitteilungen von Anfang 2020). Weiterhin wurde eine Prognose erstellt, die zeigen sollte, ob eine Grenzwerteinhaltung des Jahresmittelwerts (JMW) in dem aus Sicht der Rechtsprechung maßgeblichen Jahr 2020 an allen relevanten Orten mit hoher verkehrlicher Belastung eintreten wird oder ob kurzfristig weitere Maßnahmen zu ergreifen gewesen wären.

Durch die zahlreichen durch die Stadt umgesetzten Maßnahmen des Luftreinhalteplans bzw. des Vergleichs zwischen HMUKLV und DUH/VCD sowie Maßnahmen der Förderung des Umweltverbundes konnten bereits im Jahresmittelwert 2019 an der amtlichen Messstation in der Hugelstrae (NO_x-Analysator) der gesetzliche Grenzwert für Stickstoffdioxid im Jahresmittel eingehalten werden (38,4 µg/m³ im Jahr 2019, 33,7 µg/m³ im 2. Halbjahr 2019). Auch der Wert des Passivsammlers in der Heinrichstraße lag im zweiten Halbjahr 2019 unter diesem Grenzwert (38,2 µg/m³). Der Passivsammler DaH8 in der Hugelstrae (in der Höhe von Hausnummer 26) – welcher einen besonderen Belastungsschwerpunkt dokumentiert - zeigt hingegen im zweiten Halbjahr 2019 noch eine Überschreitung des Grenzwertes (48,8 µg/m³), ein deutlicher Rückgang der Immissionsbelastung ist aber auch hier zu verzeichnen (JMW 2018: 66,5 µg/m³).

Insgesamt konnte laut dem zuständigen HMUKLV durch den Einsatz der Wissenschaftsstadt Darmstadt hessenweit die höchsten Reduktionen von NO_x-Emissionen erzielt werden.

Aufgrund der Anfang 2020 ausgewerteten Messwerte, sowie der Überprüfung der Fallzahlen der Kommunalpolizei bezüglich unerlaubter Befahrungen der relevanten Abschnitte der Hügel- bzw. Heinrichstraße mit älteren Diesel-PKW bzw. Benzinern, wurde prognostiziert, dass in 2020 an allen relevanten Messstellen die Grenzwerteinhaltung möglich ist, wenn die Befoligungsquote der seit 01.06.2019 geltenden Verkehrsbeschränkungen entsprechend hoch ist. Aus diesem Grunde wird daher seit Frühjahr 2020 auch verdachtsunabhangig nach § 63c (StVG) in der Hügel- und Heinrichstraße kontrolliert (s. entsprechende Pressemitteilungen).

Frage 2

Welche im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen wurden umgesetzt, welche werden 2020 realisiert? Welche stehen dann noch aus und warum?

Bitte die Antwort nach den folgenden Kategorialen im Vergleich gliedern:

- a. Maßnahmen des Verkehrsmanagements
- b. Erneuerung der Busflotte inkl. Teilelektrifizierung der Flotte
- c. Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs
- d. Förderung des Fahrradverkehrs
- e. Ausbau und Förderung der Elektromobilität
- f. Maßnahmen des Parkraummanagements
- g. Maßnahmen des City Logistik Managements und der automatischen
- h. Überwachung des LKW-Durchfahrverbots

Antwort zu a.

Das Maßnahmenpaket Verkehrsmanagement zielt vor allem auf eine Digitalisierung des Verkehrs unter umfassender Nutzung von Umwelt- und Verkehrsdaten ab. Mittels Messungen umweltrelevanter Emissionswerte wie zum Beispiel Ozon, NO_x, und Feinstaub gelingt es, den Zusammenhang von fossiler Mobilität und Umweltwerten besser zu verstehen. Durch die neu eingesetzte Sensorik ist es uns gelungen bzw. gelingt es weiterhin (iterativer Prozess) das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger und deren Auswirkungen auf die Umwelt datenschutzkonform in Echtzeit zu erfassen. Diese Mobilitätsdaten

dienen mittel- bis langfristig zur Weiterentwicklung unserer Verkehrssteuerung zur umweltsensitiven Ereignissteuerung, mit der wir künftig in Echtzeit eine umweltverträgliche Verkehrssteuerung vornehmen können.

Die gewonnenen Mobilitätsdaten, stehen der Öffentlichkeit als Open-Data-Schnittstelle unter <https://datenplattform.darmstadt.de/verkehr/apps/opendata/#/> zur Verfügung stehen und werden minütlich aktualisiert.

Antwort zu b.

Der moderne Fuhrpark der HEAG mobiBus umfasst rund 80 Linienbusse. Mit der Inbetriebnahme von sechs neuen Gelenkbussen Mitte Juni 2020 erfüllen aktuell 82 Prozent der Flotte den Euro VI-Standard. Die Umstellung der Busflotte auf Elektrobetrieb erfolgt schrittweise, um von der technologischen Entwicklung in der Batterietechnik profitieren zu können. Die HEAG mobilo erhält für die Beschaffung von 30 Elektrobussen bis zum Jahr 2021 8,9 Millionen Euro Fördermittel vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Weitere 273.000 Euro kommen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Modellregionen Elektromobilität. Die Beschaffung von Omnibussen erfolgt im Rahmen europaweiter Ausschreibungen, die Nachfrage nach Elektrobussen ist derzeit immer noch weit größer als das Angebot. Derzeit sind bereits fünf E-Citaro des Herstellers Mercedes Benz im Linienverkehr der HEAG mobiBus im Einsatz. Das sechste Fahrzeug wird im Oktober 2020 erwartet. Im August 2020 hat die HEAG mobilo 24 weitere E-Citaro bestellt. Sie werden voraussichtlich im dritten Quartal 2021 geliefert und werden ältere Dieselsebusse ersetzen, die nach und nach abgestoßen werden. Im Jahr 2021 wird somit deutlich über ein Drittel der Busflotte auf reinen Elektrobetrieb umgestellt worden sein. Auch die Ladeinfrastruktur wird parallel auf dem Betriebshof Böllenfalltor in Zusammenarbeit mit der ENTEGA AG installiert und schrittweise ausgebaut. Es ist beabsichtigt, bis 2025 die komplette Busflotte - mit Ausnahme des AirLiners - batterieelektrisch zu betreiben. Hierfür ist geplant, bis 2025 weitere 44 Elektrobusse losweise zu beschaffen und somit Stück für Stück die Dieselsebusse aus dem Betrieb zu nehmen.

Antwort zu c.

Kapazitätserweiterungen

Der Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt hat in seiner Sitzung am 02.09.2020 der Umsetzung eines neuen Linienkonzepts für den Straßenbahnverkehr in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg (MV 2020/0142) zugestimmt, welches zusätzliche Direktverbindungen und ausgeweitete Bedienzeiten vorsieht. Die Umsetzung des neuen Linienkonzepts wird sukzessive über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren erfolgen und die Laufleistung um ca. 870.000 Fahrplankilometer (26 %) gegenüber dem gegenwärtigen Fahrplanangebot steigern.

Gegenüber dem im Nahverkehrsplan enthaltenen Entwurf eines neuen Linienkonzepts konnten durch eine integrierte betriebliche und verkehrliche Optimierung weitere Verbesserungen erzielt werden. So ist insbesondere ein für die Fahrgäste deutlich attraktiveres, leicht einprägsames Fahrplanangebot mit einem 10-Minuten-Takt auf den Hauptlastlinien auf der Nord-Süd-Achse, der Ost-West-Achse und dem Ast nach Kranichstein vorgesehen. Dadurch wird nicht nur die Bedienungsqualität auf diesen Relationen steigen, sondern auch die Anschlusssicherheit bei Umsteigevorgängen zwischen Bus- und Straßenbahnlinien, wie zum Beispiel an der stark frequentierten Haltestelle Böllenfalltor, kann erhöht werden. Somit wird es auch möglich, das durch die Einführung der Lichtwiesenbahn entstehende Minderangebot an Fahrten zum Böllenfalltor ausreichend zu kompensieren.

Zusätzlich zu den Hauptlastlinien, welche den zentralen Knotenpunkt Luisenplatz andienen, sind zwei ergänzende Linien vorgesehen, welche neue Direktverbindungen von einzelnen Stadtteilen mit dem Hauptbahnhof sowie untereinander herstellen sollen. So soll eine neue Linie zwischen Arheilgen und Griesheim über die Bismarckstraße und den Hauptbahnhof verkehren sowie eine weitere zwischen Eberstadt und Kranichstein, ebenfalls über den Hauptbahnhof und die Bismarckstraße. Schließlich erhält der Stadtteil Kranichstein eine Direktverbindung mit dem Böllenfalltor über den zentralen Umsteigepunkt

„Schloss“. Durch die neuen Linienangebote wird die Verbindungsqualität im Straßenbahnnetz spürbar steigen.

Durch eine Neugestaltung des Fahrplans konnte die vielfach gewünschte Beibehaltung der Schnelllinie 6 zwischen Arheilgen und Alsbach bei weitgehender Sicherstellung der Stabilität des ihr zugrunde gelegten Fahrplans erreicht werden. Damit wird aus der Linie 6 wieder eine echte Schnelllinie, indem sie den heutigen betrieblichen Zustand, bei dem die planmäßig vorgesehene kürzere Fahrtzeit auf Grund von gegenseitigen Behinderungen im Verkehrsablauf zwischen Eberstadt und Arheilgen oftmals nicht realisiert wird, überwinden kann. Die von der Schnelllinie ausgelassenen Haltestellen auf der Strecke werden von den Linien 8 und 1 ausreichend bedient.

Ein weiteres wesentliches Element des neuen Verkehrskonzepts ist auch die Ausweitung der Hauptverkehrszeit am frühen Abend. Hier ist das heutige Angebot, bei dem der Takt von vielen Linien schon gegen 19 Uhr ausgedünnt wird, nicht mehr zeitgemäß und entspricht nicht den Nutzungsgewohnheiten und der Nachfrage der Fahrgäste. Bei der Ausdehnung der Hauptverkehrszeit über 20 Uhr hinaus werden ebenfalls wichtige Anschlüsse von (über-) regionalen Verkehrsmitteln berücksichtigt.

Die Einführung eines durchgängigen 10-Minuten-Takts auf den Hauptachsen, welcher tagsüber durch neue Direktverbindungen verdichtet wird, soll in Kombination mit den ausgeweiteten Bedienungszeitfenstern für eine angemessene Kapazitätserweiterung im Darmstädter ÖPNV sorgen. Darüber hinaus wird der Einsatz von zusätzlichen längeren Straßenbahnfahrzeugen zum Ausbau der Systemkapazität beitragen.

Neben dem oben dargestellten, den zuständigen Gremien zum Beschluss vorgelegten neuen Verkehrskonzept für die Straßenbahn befinden sich verschiedene Schieneninfrastrukturausbauvorhaben in der Planung bzw. in der Umsetzung. Letzteres trifft auf die Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 zum Universitätscampus Lichtwiese, während verkehrlich sinnvolle neue Strecken zum entstehenden Ludwigshöviertel, nach Weiterstadt, in den Ostkreis oder in Griesheim gegenwärtig in unterschiedlichen Planungsphasen bearbeitet werden. Ihre mittel- bis langfristige Realisierung würde eine beträchtliche Kapazitätsausweitung des städtischen und regionalen ÖPNV-Systems bedeuten.

Tarifstruktur im Stadtbereich

Von der im Luftreinhalteplan angedeuteten Einführung eines einheitlichen Stadttarifs wurde inzwischen Abstand genommen. Dieser Tarif hätte zwar Preissenkungen für die Nutzer der heutigen Preisstufe 2 ergeben, dafür allerdings deutliche Erhöhungen der deutlich mehr in Anspruch genommenen Preisstufe 1 erfordert, um die Erlösneutralität zu ermöglichen. Die somit einhergehenden Preissteigerungen für die Mehrheit der bestehenden Fahrgäste hätten die Attraktivität des ÖPNV eher geschmälert und wären kontraproduktiv für die Bemühungen, den Umweltverbund zu stärken.

WLAN im ÖPNV

Seit März 2020 ist in allen Bussen und Bahnen des HEAG Verkehrskonzerns im Darmstädter Stadtgebiet kostenloses WLAN verfügbar. Fahrgäste können damit kostenfrei im Internet surfen oder auch ihre E-Mails abrufen. Dafür wurden alle Fahrzeuge mit Routern ausgerüstet, die ÖPNV-Nutzern Zugang zum freien WLAN der Stadt Darmstadt (WiFi Darmstadt) ermöglichen. Ein außen an den Fahrzeugen angebrachtes weißes WLAN-Symbol weist die Fahrgäste auf den neuen Service hin. Insgesamt hat die HEAG mobilo dafür rund 80 Busse, 48 Straßenbahntriebwagen und 30 Beiwagen mit der entsprechenden Hardware ausgestattet. Fahrgäste, die schon vor Fahrtantritt das WiFi Darmstadt verwenden, können ihre Datenverbindung ohne Unterbrechung weiter nutzen. Nutzbar ist das Angebot mit allen WiFi-fähigen Endgeräten wie Notebooks, Smartphones und Tablets mit allen gängigen Betriebssystemen. Die WLAN-Ausstattung in den Bussen und Straßenbahnen erfolgte in Kooperation mit der Wissenschaftsstadt

Darmstadt, der Wissenschaftsstadt Darmstadt Marketing GmbH, ENTEGA Medianet, der Digitalstadt Darmstadt GmbH und The Cloud Networks Germany und wurde vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen gefördert.

Multimodale Angebote per App

In der 2016 gestarteten Mobilitäts-App der HEAG mobilo gibt es seit 2018 neben aktuellen Fahrplaninformationen auch Angebote zur Multimodalität. So sind zum Beispiel darüber auch Mietfahrräder von Call a Bike und Mietautos von Book-n-Drive in Darmstadt buchbar. Dafür werden in der Smartphone-App auf einer integrierten Google Maps-Karte alle Standorte der Car- und Bikesharing-Stationen in Darmstadt über entsprechende Symbole angezeigt. Wer eine Mietautostation auswählt, bekommt die verfügbaren Fahrzeuge angezeigt und kann sie auch als Ziel in die Verbindungssuche übernehmen. Über die „Buchen“-Funktion gelangt der Nutzer direkt auf die mobile Website vom Anbieter Book-n-Drive und kann dort den gewünschten Tag und Zeitraum auswählen und damit den Buchungsvorgang abschließen. Die Mietfahrräder von Call a Bike können an den Stationen, aber auch überall dort gebucht werden, wo sie gerade abgestellt sind. Nach der Auswahl des gewünschten Fahrrads wird der Nutzer direkt in die Call a Bike-App weitergeleitet. Neben den verfügbaren Mietautos und Mietfahrrädern bekommt man in der HEAG mobilo-App zudem alle Taxisstände angezeigt. Die Zentrale von Taxifunk Darmstadt ist über eine Schaltfläche telefonisch erreichbar. Wer nicht ortskundig ist, kann sich zu allen Standorten navigieren lassen. Auch sehingeschränkte Personen profitieren von der App: Wer einen Screenreader besitzt, kann sich die Texte auf dem Bildschirm und die Funktionen vorlesen lassen. Auch die Navigation in der Verbindungssuche verfügt über eine Sprachausgabe und ist somit eine praktische Hilfe. Die App der HEAG mobilo wurde inzwischen rund 60.000 Mal heruntergeladen. Sie bietet alle wichtigen ÖPNV-Informationen für Darmstadt, den Landkreis Darmstadt-Dieburg, den Kreis Groß-Gerau und die Nördliche Bergstraße. Funktionen wie der Abfahrtsmonitor mit Echtzeitdaten für jede beliebige Haltestelle und die Fahrzeugortung erleichtern die individuelle Reiseplanung. Eine Übersicht über alle Funktionen der HEAG mobilo-App findet sich unter: <https://www.heagmobilo.de/app>.

Die HEAG mobilo entwickelt die Mobilitäts-App fortlaufend weiter. Eine tiefere Integration der Taxi-App bzw. einer Schnittstelle zu der Datenbasis dieser App ist bereits in Bearbeitung. Nach Umsetzung des Handy-Ticketings werden weitere Schritte zur Anpassung des Routing-Algorithmus unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsmittel geprüft, konzeptionell aufgearbeitet und nach Möglichkeit umgesetzt.

Handy-Ticketing

Die Einführung des Handy-Ticketings steht nach umfangreichen Abstimmungen mit dem RMV kurz vor dem Abschluss. Derzeit laufen bei der HEAG mobilo die finalen Tests. Das Handy-Ticketing wird dann in der Mobilitäts-App der HEAG mobilo sowohl in der Android-Version als auch in der iOS-Version verfügbar sein. Die Realisierung ist für Ende Oktober 2020 geplant.

Fahrgastzähltechnik zur Lenkung von Fahrgästen

Das Projekt befindet sich derzeit im Vergabeverfahren. Aufgrund des laufenden Verfahrens können derzeit leider keine Details dazu veröffentlicht werden, erst voraussichtlich Ende des Jahres können weitere Schritte bekannt gegeben werden. Zum Projekt selbst: Für den Erhalt und den Ausbau eines attraktiven ÖPNV-Angebots, das zugleich dem steigenden Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung gerecht wird, benötigen Verkehrsunternehmen gesicherte Informationen über die tatsächliche Nachfrage. Das Projekt "mobiSmart – Bewegungsströme messen" trägt diesem Sachverhalt Rechnung. Im Zuge dieses Projekts plant die HEAG mobilo die Einführung eines Fahrgasterfassungssystems, das Fahrgastzählungen durchführt, vor allem aber Fahrgastbewegungen im Liniennetz sichtbar macht. Dies legt den Grundstein für eine nachfrage-, bedarfs- und kapazitätsorientierte Linien- und Taktplanung. Perspektivisch werden die Daten zudem genutzt, um den Fahrgästen in der HEAG mobilo-App Angaben über die Besetzungsgrade der Fahrzeuge zu liefern. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste oder Personen, die einen

Kinderwagen oder ein Fahrrad mit sich führen, können sich dann in der App informieren, wie voll ein Bus oder eine Straßenbahn bereits ist, und entscheiden, ob sie sich ggf. später auf den Weg machen oder eine andere Route wählen. In Corona-Zeiten kann diese Information genutzt werden, um entsprechenden Abstandsgeboten Rechnung zu tragen. Eine besondere Rolle spielen bei diesem Projekt selbstverständlich Themen des Datenschutzes und der IT-Sicherheit. Sie bilden als Querschnittsthemen den roten Faden, der sich durch mobiSmart zieht. Entsprechende Anforderungen sind bereits in die Konzeption des Projekts eingeflossen, sodass mobiSmart den Grundsätzen „privacy by design“ und „security by design“ Rechnung trägt. Das Projekt wird im Rahmen des Förderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert.

Ertüchtigung Fahrkartenautomaten

Die HEAG mobilo betreibt 136 Fahrkartenautomaten von zwei verschiedenen Herstellern. Aufgrund der rasanten technischen Entwicklung ist die Einrichtung der E-Ticket-Funktion nur bei Automaten eines Herstellers möglich. Diese 95 Automaten werden bis Ende des Jahres für die E-Ticket-Funktion ertüchtigt, so dass sie für Fahrgäste dann vollumfänglich verfügbar ist. Um trotz der begrenzten Zahl die E-Ticket-Funktion an jeder Haltestellen bieten zu können, wurden die Automaten im Vorfeld im Netz neu verteilt. Dieser mehrmonatige Prozess ist inzwischen abgeschlossen. Die erste Testversion der neuen Automatensoftware mit eTicket-Funktion wird für Ende September 2020 erwartet. Verläuft die Testphase erfolgreich, ist die produktive Inbetriebnahme der finalen Automatensoftware und somit der Abschluss des Projekts bis Ende Dezember 2020 vorgesehen.

Beschleunigung des ÖPNV (kooperative Leitzentrale)

Um eine gemeinsame, zwischen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG mobilo abgestimmte Datenbasis für die Lichtsignalanlagen-Infrastruktur zu schaffen, wurden von Seiten des Verkehrsunternehmens Detailinformationen zu seinen Funktelegrammen zur Signalsteuerung bereitgestellt. Darüber hinaus stehen die Fachleute der HEAG mobilo und der Wissenschaftsstadt Darmstadt in engem Austausch hinsichtlich der weiteren Abstimmung zwecks einer Weiterentwicklung der ÖPNV-Beschleunigung. Ursprünglich war angedacht, eine technische Schnittstelle zwischen dem Verkehrsrechner der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Leitsystem der HEAG mobilo zu schaffen. Davon wurde inzwischen Abstand genommen, da damit kein nennenswerter Nutzen verbunden ist.

Antwort zu d.

Die Förderung des Radverkehrs wird kontinuierlich und mit besonderer Priorität fortgeschrieben. Mit der Vorlage 2020/0184 wurde ein strategisches Maßnahmenkonzept mit 34 Maßnahmen beschlossen. Allein in diesem Jahr wurden u. a. folgende Großprojekte umgesetzt:

- Radführung Landgraf-Georg-Str
- Radführung Heidelberger Str zwischen Hermannstr. und Annastr.
- Raddirektverbindung F-DA, Fertigstellung des Bauabschnitts bis Bahnhof Wixhausen

Alle Maßnahmen sind in Quartalsberichten, die unter www.darmstadt.de/radfahren online abrufbar sind, eingestellt.

Antwort zu e.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird sukzessive vorangetrieben. Derzeit sind innerhalb des Darmstädter Stadtgebietes 48 Ladestandorte auf öffentlichen, halböffentlichen oder privaten Flächen nutzbar. Das derzeitige Konzept sieht die weitere Verdichtung der bestehenden Infrastruktur, sowohl im öffentlichen und halböffentlichen Bereich, vor.

Antwort zu f.

Die Einführung weiterer Parkraumbewirtschaftungszonen hat sich durch die Pandemie leider verzögert, sodass nur das Viertel Bessungen Nord (BE1), welches zurzeit umgesetzt wird, realisiert werden konnte.

Die Planungen für die Viertel Mathildenhöhe, Kapellplatzviertel Süd und Woogsviertel sind derzeit in Bearbeitung, die Umsetzung wird aber erst im nächsten Jahr erfolgen können.

Antwort zu g.

Der Paketdienstleister DPD plant im Stadtteil Bessungen einschließlich der Lincoln-Siedlung im Rahmen eines Pilotprojektes die Paketzustellung per Lastenrad durchzuführen. Das Pilotprojekt soll von der Hochschule Darmstadt wissenschaftlich begleitet werden. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt begrüßt und unterstützt das Pilotprojekt. Dafür stellt die Wissenschaftsstadt Darmstadt eine geeignete Aufstellfläche für das Mikrodepot in der Bessunger Straße 125 zur Verfügung.

Die Projektlaufzeit ist zunächst auf 6 Monate begrenzt, wobei nach 3 Monaten eine Zwischenbilanz gezogen werden soll.

Antwort zu h.

Lkw-Durchfahrtskontrollen finden seit Mai 2019 permanent durch die Auswertung der Ergebnisse der beiden stationären Säulen in der Heinrichstraße statt. Zusätzlich erfolgen monatliche Anhaltekontrollen durch die Kommunalpolizei.

Frage 3:

Mit welchen über den Luftreinhalteplan hinausgehenden Maßnahmen können möglicherweise verzögerte Maßnahmen ausglich werden, um eine Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes im Jahr 2020 sicherzustellen?

Antwort:

Nach Rücksprache mit dem zuständigen Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wird aktuell davon ausgegangen, dass eine noch intensivere Überwachung der Verkehrsbeschränkungen in der Hügel- und Heinrichstraße ausreicht, um die Grenzwerte für das Jahr 2020 einzuhalten (s. Antwort auf Frage 1). Diese Intensivierung wird durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt durchgeführt.

Frage 4:

Wie bewertet der Magistrat vor dem Hintergrund der vorstehenden Antworten das Prozessrisiko für eine erneute Klage auf Vollzug des Luftreinhalteplans durch die Deutsche Umwelthilfe und den Verkehrsclub Deutschland?

Antwort:

Diese Frage dient der reinen Informationsbeschaffung. Sie ist nicht von der Kontrollfunktion des § 50 Abs. 2 HGO gedeckt. Die Beantwortung wäre darüber hinaus rein spekulativ. Letztlich würde eine Aussage zum Prozessrisiko sich auf den Ausgang eines Rechtsstreits beziehen, der von zwei mit der Stadt nicht identischen Prozessparteien geführt würde. Die Stadt könnte zu so einem Rechtsstreit höchstens beigeladen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Barbara Akdeniz
Stadträtin

Per Mail an:

Büro des Oberbürgermeisters

Büro des Bürgermeisters

Rechtsamt

Mobilitätsamt

Umweltamt

Magistrat

Stavo

Pressestelle (X) zur Kenntnis () zur Veröffentlichung
