



Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
Postfach 17 03 53 • 60077 Frankfurt am Main

Geschäftsbereich
Beratung

Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Mainzer Straße 80
65189 Wiesbaden

Per E-Mail an poststelle@umwelt.hessen.de

Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main 3. Fortschreibung Teilplan Darmstadt

6. März 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: GB IV-2 / baya

mit der Veröffentlichung im Staatsanzeiger für das Land Hessen sind wir über die Auslegung des Entwurf des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main, 3. Fortschreibung Teilplan Darmstadt informiert worden. Wir möchten hiermit im Rahmen der öffentlichen Beteiligung nach § 47 Abs. 5a des Bundesimmissionsschutzgesetzes dazu Stellung nehmen und unsere Einwendungen, Bedenken und Anregungen zum Planentwurf vorbringen.

Wirtschaftspolitik

Ansprechpartner:
Armin Bayer
Telefon +49 69 97172-214
Telefax +49 69 97172-5214
bayer@hwk-rhein-main.de

Hausanschrift:
Hindenburgstraße 1
64295 Darmstadt

Grundsätzliches

Der Entwurf beinhaltet das Ergebnis des Vergleichs, auf den sich das Land Hessen als Beklagte mit der Klägerseite (Verkehrsclub Deutschland e.V. und Deutsche Umwelthilfe) Mitte Dezember 2019 geeinigt hat und der per 19. Dezember 2018 vom Verwaltungsgericht Wiesbaden protokolliert wurde. In der Klage ging es insbesondere um die Überschreitung des Grenzwertes für Stickoxide in der Luft an zwei Belastungsschwerpunkten, namentlich der Hängelstraße und der parallel zu dieser verlaufenden Heinrichstraße. Inhaltlich baut der Vergleich auf den Maßnahmen aus dem Green City Plan der Stadt Darmstadt auf. Dieser sieht bspw. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, des ÖPNV und der Elektromobilität, einer umweltsensitiven Verkehrssteuerung, der Erneuerung der Busflotte, Neugestaltung des Parkraummanagements und neuer Maßnahmen zum City Logistic Management vor. Der Vergleich ergänzt diese um streckenbezogene Fahrverbote für die schwerbelasteten Straßenzüge. Dort ist vorgesehen, ab Mitte 2019 auf der Hängelstraße Fahrverbote für Dieselfahrzeuge der Euronormen 1 bis 5 und der Ottofahrzeuge der Euronormen 0 bis 2, sowie auf der Heinrichstraße für Dieselfahrzeuge der Euronormen 1/1 bis 5/V und der Ottofahrzeuge der Euronormen 0 bis 2 Fahrverbote einzuführen. Nachgerüstete Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb (EU-RDE-Testverfahren) weniger als 270

Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
Bockenheimer Landstraße 21
60325 Frankfurt am Main
info@hwk-rhein-main.de
www.hwk-rhein-main.de

Präsident:
Bernd Ehinger

Hauptgeschäftsführer:
Dr. Christof Riess

Konto:
Frankfurter Volksbank
(BLZ 501 900 00) Kto. 150754
IBAN: DE71 5019 0000 0000 1507 54
BIC: FFBDEFF
Gläubiger-ID: DE02HWK00000861875



mg/km Stickoxid emittieren, sollen nun von den Verkehrsbeschränkungen ausgenommen sein. Ebenfalls sollen im Vergleich näher spezifizierte Ausnahmeregelungen für Anwohner und Taxis, jeweils bis zum 30.06.2020 sowie weitere individuelle Ausnahmen unter den Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV möglich sein. Ferner soll der Verkehr im City-Tunnel reduziert werden, indem die Zufahrt am Mathildenplatz auf einen Fahrstreifen verengt, die Zahl der Spuren im City-Tunnel von 3 auf 2 reduziert und ein Tempolimit von 30 km/h auf der Zufahrt und im Tunnel eingeführt wird.

Mit der Einigung auf einen Vergleich statt eines Urteils hat das Land Hessen auf die Option verzichtet, weitere Rechtsmittel einlegen zu können. In Anbetracht der jüngsten Äußerungen des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs Kassel zum Urteil bezüglich Frankfurt, dem Ende des Klageverfahrens bezüglich Wiesbaden und der Debatte über die Höhe und Sinnhaftigkeit des Stickoxid-Grenzwertes generell, möchten wir Zweifel äußern, ob dieser Verzicht im Nachhinein die beste Entscheidung gewesen ist. Auch stellt sich für uns die Frage, inwiefern der vorliegende Beteiligungsschritt noch inhaltliche Änderungen erbringen kann, wenn das Land Hessen doch an den Vergleich rechtlich gebunden ist? Auf der Haben-Seite ist jedoch zu verbuchen, dass nach langwieriger Dauer endlich zumindest für Darmstadt Klarheit und damit Rechtssicherheit geschaffen worden ist.

Inhaltlich möchten wir anmerken, dass sich das Handwerk dem Schutz von Gesundheit und Umwelt, insbesondere des Klimas sowie der natürlichen Ressourcen, verpflichtet fühlt. Die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen ist für das Handwerk ein Beitrag zur Zukunftssicherung. Umwelt- und Gesundheitsschutzmaßnahmen verursachen oft Investitionskosten, sie bieten aber gleichzeitig den Handwerksbetrieben eine Vielzahl neuer Marktchancen.

Die Einrichtung und Verschärfung von innerstädtischen Fahrverbotszonen zur Reduzierung der Luftschadstoffe (insbesondere bezogen auf Stickstoffdioxid), erfüllen nicht die daran gesetzten Erwartungen. Beispielsweise haben die Diesel-Fahrverbote in Hamburg, dort in der Max-Brauer-Allee und in der Stresemannstraße, die Luftqualität in Hamburg nicht verbessert. Ein Jahresvergleich der Stickoxid-Werte im Monat Oktober hat ergeben, dass der Abgasausstoß in beiden Straßen statt gesunken sogar um 23 % gestiegen ist: Von den Messstationen Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße wurden in der Monatsmitte im Oktober 48 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft registriert. Im Oktober des Vorjahres waren es – ohne die Fahrverbotsregelungen – nur 39 Mikrogramm. Der Grenzwert von 40 Mikrogramm wurde dementsprechend überschritten.

Zwar gibt dies nur eine Momentaufnahme wieder. Die Entwicklung in Hamburg sollte jedoch genau beobachtet werden, denn wie in Hamburg sieht der vorliegende Plan auch für Darmstadt ähnliche streckenbezogene Fahrverbote vor.

Sollte sich die in Hamburg festgestellte Tendenz bestätigen, werden Fahrverbote in Darmstadt als nicht geeignet angesehen. Die Einführung eines Fahrverbotes hätte dann keinen Effekt auf eine Qualitätsverbesserung der Luft in Darmstadt. Sie stellt aber eine erhebliche finanzielle und bürokratische Belastung für das Handwerk, das weit überwiegend sehr kleinteilig strukturiert ist, dar.

Zu den Regelungen im Einzelnen

Zu 1.3 Messstandorte in Darmstadt, S. 12 ff

Zusammen mit der IHK Darmstadt hatten wir uns in unserer gemeinsamen Stellungnahme vom 24. Juli 2015 kritisch mit dem Messpunkt in der Hängelstraße auseinander gesetzt. Diese Kritik behalten wir vollumfänglich bei, möchten aber ergänzend auf folgenden Punkt hinweisen:

Seite 12 und Seite 14 ist Folgendes zu entnehmen:

„Nach den Vorgaben der Anlage 3 der 39. BImSchV ist die Luftqualität zum Schutz der menschlichen Gesundheit an Orten zu bestimmen,

- a) in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt ausgesetzt sein wird (i.d.R. verkehrsnaher Messstandorte),

[...]

Die Messungen an der Hängelstraße entsprechen den Vorgaben zu a).“

[...].

sowie weiter auf Seite 14:

„Im Rahmen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Darmstadt wurden im Rahmen einer Profilmessung mehrere Passivsammler entlang der Hängelstraße installiert [...], von denen allerdings nur DaH8 erhalten blieb. „Eine solche Immissionssituation findet sich in Darmstadt an keinem anderen Ort.“

Die Anlage 3 der 39. BImSchV führt unter B. 1. b) allerdings aus:

„Der Ort von Probenahmestellen ist im Allgemeinen so zu wählen, dass die Messung von Umweltzuständen, die einen sehr kleinen Raum in ihrer unmittelbaren Nähe betreffen, vermieden wird. Dies bedeutet, dass der Ort der Probenahmestelle so zu wählen ist, dass die Luftproben – soweit möglich – für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als 100 Meter Länge bei Probenahmestellen für den Verkehr und nicht weniger als 250 Meter x 250 Meter bei Probenahmestellen für Industriegebiete repräsentativ sind.“

Nach den Ausführungen des vorliegenden Entwurfs zum Luftreinhalteplan widerspricht der Passivsammler damit den Kriterien der 39. BImSchV, da hier nur

sehr kleinräumig gemessen wird, jedenfalls nicht repräsentativ für die Luftqualität für einen Bereich von wenigstens 100 Metern Länge. Hinzu kommt, dass die Hängelstraße in dem angesprochenen Abschnitt keinerlei Aufenthaltsqualität bietet. Nicht „die Bevölkerung“, sondern lediglich die Anwohner und die wenigen Passanten, die die Hängelstraße nutzen, sind dadurch betroffen. Deren Schutzbedürftigkeit soll hier keineswegs infrage gestellt werden. Um die Verhältnismäßigkeit zu wahren, muss aber auch die Expositionszeit betrachtet werden. Es ist davon auszugehen, dass diese Menschen nur sehr wenig Zeit in der Nähe des Tunnelausgangs verbringen. Wie signifikant diese Zeit für die tatsächliche Schadstoffaufnahme ist, sollte zwingend geprüft werden, da unter 2.2. erläutert wird, dass es im Jahr 2017 nur rund 200 Menschen betraf und somit rund 0,125% der Darmstädter Bevölkerung.

Zu 6.1 Ausbreitungsberechnung zur Ermittlung der Verursacheranteile, S. 34 f.

Die Planunterlagen ermitteln für die Hotspots Heinrich- und Hängelstraße die jeweiligen Verursacheranteile der Stickoxidbelastung. Der Hauptanteil wird dem lokalen Kfz-Verkehr zugeschrieben (rund 45 %), aber auch die Gebäudeheizung schlägt mit rund 8 % zu Buche. Daher betreffen die im Entwurfsplan vorgesehenen Maßnahmen in ihrem weit überwiegenden Hauptteil den Verkehrsbereich. Hier vermissen wir jedoch zum einen die Einbeziehung der anderen Immissionsquellen in den Kanon der Maßnahmen. Zumindest auch in dem Maße, wie andere Immissionsquellen zur Belastung beitragen, sollten sie auch zu deren Reduzierung beitragen.

Gerade zu Maßnahmen im Gebäudebereich bleiben die Entwurfsunterlagen sehr unkonkret und setzen vor allem im Bereich der Neubauten an. Die Darmstädter Innenstadt ist aber durch Bestandsimmobilien geprägt, die in der langen Wiederaufbauphase nach den verheerenden Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs oft in einer Weise errichtet wurden, die unter dem Gesichtspunkt der Energieeffizienz als alles andere als optimal anzusehen sind. Daher laufen die Maßnahmen hier ins Leere. Vielmehr könnten in der Innenstadt mit einer entsprechenden guten Förderkulisse technisch fast problemlos die Wärmeerzeuger (Kessel) getauscht werden. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, Fenster zu tauschen und ggf. auch Fassaden zu dämmen, um so letztlich den Gebäudeenergiebedarf und die Nutzung (fossiler) Brennstoffe zu senken. Wir regen an, Entsprechendes in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.

Darüber hinaus sind uns aus dem Luftreinhalteplan Stuttgart Maßnahmen bekannt, die dort unter dem Begriff 5.3.10 „Innovative Ideen“ beschrieben werden (vgl. Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart, 3. Fortschreibung, S. 83 f.). Insbesondere möchten wir auf die Thematik Fassadenfarbe eingehen:

Fotokatalytische Baustoffe, welche z. B. Titandioxid (TiO₂) enthalten, können unter Bestrahlung mit Sonnenlicht Stickstoffdioxid (NO₂) in der Außenluft abbauen. An geeigneten Objekten entlang von Verkehrsachsen mit Grenzwertüberschreitungen von Stickstoffdioxid soll fotokatalytische Fassadenfarbe angebracht werden. Hierfür ist für landeseigene Gebäude das Amt für Vermögen und Bau zuständig, für städtische Gebäude die Landeshauptstadt Stuttgart. Private Hauseigentümer können nicht verpflichtet werden. Die Landeshauptstadt Stuttgart soll mit diesen jedoch Kontakt aufnehmen.

Entsprechende Regelungen wären auch auf Darmstadt übertragbar und sollten in den vorliegenden Luftreinhalteplan übernommen werden. So ließe sich aktiv mit dem und nicht gegen das auf Dieselfahrzeuge angewiesene Handwerk Luftreinhaltepolitik gestalten.

8.5.2.5 Beschilderung, S. 64

sowie

8.5.2.6 Voruntersuchungen zu den Auswirkungen des Maßnahmenpaketes auf den Ausweichrouten , S. 66

Wir vermissen bei den Ausführungen zur Beschilderung und den umfangreichen Berechnungen der Effekte auf die Ausweichrouten eine offizielle Umleitungsempfehlung. Eine solche halten wir für sinnvoll und geboten.

Zu 8.5.2.9 Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen, S. 72 ff.

Das erste Teilkapitel führt aus, dass nachgerüstete Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb weniger als 270 mg/km Stickoxid ausstoßen, von den Verkehrsbeschränkungen nicht betroffen sein werden. Dies entspricht den Vorgaben für die Hardware-Nachrüstsysteme. Diese Ausnahmeregelung begrüßen wir. Die Handwerksorganisation setzt sich bundesweit zusammen mit dem Zentralverband des Kfz-Gewerbes dafür ein, dass Möglichkeiten der Hardwarenachrüstung für Bestandsfahrzeuge geschaffen werden. Fahrverbote auch für nachgerüstete Fahrzeuge haben in unseren Augen keine Berechtigung und würden die Initiativen zur Schaffung von Nachrüstmöglichkeiten deutlich schwächen.

Darüber hinaus werden zeitlich befristete Ausnahmen für Anwohner und Taxis bis Mitte 2020 geschaffen. Die Ausnahmen für Anwohner halten wir für unmittelbar nachvollziehbar, die Beschränkung auf Taxis nicht. Neben Taxis ist auch die große Mehrheit der Handwerksbetriebe mit Diesel-Fahrzeugen mit Euro 5 und älteren Motoren unterwegs und wie Taxis überwiegend alternativlos auf diese Kraftfahrzeuge angewiesen. Die jährlichen Kilometerleistungen und damit die



einhergehenden Stickoxidemissionen fallen im Handwerk jedoch deutlich geringer aus als im Falle von Taxis. Beispielsweise die Nahrungsmittelhandwerke (Fleischer, Bäcker, Konditoren) benötigen speziell ausgerüstete Fahrzeuge (Kühlung, helle, gut zu reinigende Oberflächen), um Filialen und Kunden zu beliefern. Die Bau- und Installationsgewerbe benötigen Fahrzeuge mit besonderen Hebe- und Zugvorrichtungen beziehungsweise Werkstatteinrichtungen für die Arbeit auf Baustellen und im Kundendienst. Tischler und Zimmerleute benötigen Fahrzeuge mit flexiblen Lademöglichkeiten und auch Bestatter benötigen spezielle Fahrzeuge. Kaum ein Betrieb ist in der Lage, den vorhandenen Fahrzeugpark, der eventuell auch nur ein Fahrzeug umfasst, kurzfristig auszutauschen oder nachzurüsten, sofern dies überhaupt technisch möglich sein wird. Angesichts der teils sehr geringen jährlichen Laufleistungen spezieller Nutzfahrzeuge im Handwerk, sind kurzfristige Ersatzbeschaffungen vor Ende der normalen Nutzungsdauer weder ökologisch sinnvoll, noch ökonomisch darstellbar. Insofern möchten wir noch einmal ausdrücklich darauf hinweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht in seinen beiden Urteilen vom Februar 2018 zu Stuttgart und Düsseldorf nicht nur die für die Zulässigkeit von Dieselfahrverboten zu beachtende Verhältnismäßigkeit betont, sondern – neben den Anwohnern – explizit die Handwerker als Gruppe für die an Ausnahmeregelungen zu denken sei, hervorgehoben hat. Viele Nutzfahrzeuge sind erst wenige Jahre alt oder sind erst mit erheblichem Aufwand nachgerüstet worden, um den Standard „Grüne Plakette“ zu erreichen. Dazu möchten wir auf die in Stuttgart getroffene Lösung hinweisen, die wir auch für Darmstadt als sinnvoll erachten und hiermit einfordern:

Per Allgemeinverfügung der Landeshauptstadt Stuttgart ist dort eine unbürokratische und praxisnahe Regelung getroffen worden, nach der dort geschäftsmäßige Lieferverkehr einfahren dürfen. Unter Lieferverkehr ist der geschäftsmäßige Transport von Waren zu verstehen, wenn diese zu Gewerbetreibenden oder Kunden geliefert werden. Zum Lieferverkehr zählen auch Fahrten von Handwerkern und Baufahrzeuge, die als Werkstattwagen oder zum Transport von Werkzeugen oder Material eingesetzt werden und unbedingt vor Ort sein müssen. Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge vor dem 1. Januar 2019 angeschafft und zugelassen wurden. Eine Ausnahmegenehmigung ist hier im Einzelfall aufgrund der Beschilderung nicht erforderlich. Dies erspart sowohl den Handwerks- und Gewerbebetrieben als auch der kommunalen Verwaltung erhebliche bürokratische Belastungen (siehe <https://www.stuttgart.de/ausnahmegenehmigung-verkehrsverbot?plist=homepage> sowie <https://www.stuttgart.de/diesel-verkehrsverbot>).

Zu 8.5.2.9.2 Individuelle Ausnahmen , S. 73

In den vorliegenden Planungen werden nur die unmittelbar betroffenen Bereiche Hülgelstraße und Heinrichstraße betrachtet. Ausgeblendet wird bisher, dass die

Schulstraße und das dort ansässige Handwerk und Gewerbe nur über die Hügelstraße erreichbar sind. Diese muss zwingend auch in die Ausnahmekonstellation mit einbezogen werden.

Weiterhin möchten wir darauf hinweisen, dass Handwerksbetriebe und Gewerbetreibenden in der Regel nicht nur lokal, sondern regional tätig sind. Das übliche Einzugs- und Tätigkeitsgebiet von Handwerksbetrieben erstreckt sich auf typischerweise 50 km Umkreis um den Betriebssitz. In der Praxis ist das das gesamte Rhein-Main-Gebiet, also die Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main. Falls es in der Metropolregion zu weiteren Fahrverbotsbereichen kommen sollte, möchten wir bereits jetzt anregen, erteilte Ausnahmen einer Kommune auch in den anderen Kommunen anzuerkennen. Für die bisher geltenden Ausnahmen für Umweltzonen wird dies bereits praktiziert, diese Praxis hat sich aus unserer Sicht bewährt. Sie sollte auch für Dieselfahrverbote Anwendung finden.

Zu 8.7 Überprüfung der Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen, S. 77

Sofern absehbar ist, dass restriktive Maßnahmen des Luftreinhalteplanes außer Kraft gesetzt werden können, ohne dass die Grenzwerte erneut überschritten werden, sollte dieser Schritt umgehend vollzogen werden. Dies sollte unseres Erachtens explizit im Plan festgehalten werden, da das Ziel des Plans dann als erfüllt anzusehen ist und Einschränkungen aufgehoben werden sollten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Matthias Wiemers
Geschäftsführer Recht und Beratung



Armin Bayer
Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik