



**Bund für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland  
Landesverband  
Hessen e.V.**

BUND Ortsverband Darmstadt • Am Karlshof 8, 64287 Darmstadt

anerkannter Naturschutzverband  
Absender dieses Schreibens ist  
Ortsverband Darmstadt

Hessisches Ministerium für Umwelt,  
ländlichen Raum und Verbraucherschutz  
Abteilung II, Stichwort: Aktionsplan Darmstadt  
Mainzer Straße 80

65189 Wiesbaden

Hanna Wittstadt  
Am Karlshof 8  
64287 Darmstadt  
Fon 06151 9676559  
eMail bund.darmstadt@bund.net

**per Fax mit der Bitte um unverzügliche Weiterleitung**

Darmstadt, 19. Juli 2005

**Einwendung des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband  
Hessen e.V., Ortsverband Darmstadt gegen den Aktionsplan Darmstadt**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Hessen e.V., Ortsverband Darmstadt begrüßt die Aufstellung eines Aktionsplans Darmstadt mit dem Ziel der Verbesserung der Luftreinhaltung. Der BUND stimmt der darin getroffene Feststellung zu, dass der Ursprung der Luftverschmutzung in Darmstadt zum überwiegenden Teil im Kfz-Verkehr (Stickstoffoxid zu 62 %, Partikel zu 53 % im Bezugsjahr 2000) zu begründen ist.

Ebenfalls konform geht der BUND mit der Aussage in der Zusammenfassung (Seite 17), dass die im Aktionsplan dargelegten Maßnahmen der Stufe 1 und 2 „nur unter besonders günstigen Bedingungen für sich“ und „als Maßnahmenbündel rein rechnerisch unter Zugrundelegung einer hundertprozentigen Schwerlastverkehrsumleitung, die aber unter realistischen Bedingungen voraussichtlich nicht erzielt werden können, die Einhaltung der Immissionswerte erreichen“.

Aber gerade daraus ist ersichtlich, dass die im Entwurf des Aktionsplans Darmstadt vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung von einer Innenstadtstraße in eine andere nicht ausreichen können, um die Bevölkerung Darmstadts, die in ihr in Ausbildung befindlichen Auszubildenden, Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten sowie die zur Arbeit, zum Einkaufen oder für sonstige Aktivitäten einpendelnden Bürgerinnen und Bürger vor nachhaltigen Gesundheitsgefahren zu schützen und die gesetzlich geforderten Grenzwerte einzuhalten – weder die zur Zeit noch die ab dem Jahr 2010 geltenden, wenn die in den beiden maßgebenden EU-Richtlinien festgesetzten Werte für PM10 und für PM2,5 sowie für andere Luftschadstoffe verbindlich eingehalten werden müssen.

Der BUND fordert, den vorgelegten Aktionsplan Darmstadt nicht in Kraft zu setzen, sondern in einem echten Aktions- und Maßnahmenplan weitere wirksame Maßnahmen festzuschreiben und – darauf folgend – die ständige Evaluierung und Fortschreibung des Aktionsplans mit Beteiligung der Öffentlichkeit zu veranlassen. Das Ziel der Erreichung auch der verschärften Grenzwerte von 2010 der beiden EU-Richtlinien, die juristisch unmittelbar gelten, da sie auch in den TRL enthalten sind, muss schon jetzt für die BürgerInnen erkenntlich sein, um Akzeptanz für erforderliche und notwendige Maßnahmen zu gewinnen und das Bewusstsein zu vertiefen, dass zur Gesundheitsvorsorge auch persönliche Umstellungen im Mobilitätsverhalten notwendig sind.

Im Einzelnen nehmen wir Stellung zu folgenden Punkten:

## **Formalitäten**

### **1. Frist der Offenlage**

Nach unserer Ansicht müsste der Aktionsplan Darmstadt den Bestimmungen des Baugesetzbuches unterliegen, das heißt, zwei Wochen vor Offenlegung amtlich bekannt gemacht und anstatt – wie hier geschehen – nicht nur drei sondern vier Wochen offengelegt werden. Die Offenlegung gleichzeitig mit einer herausgegebenen Pressemeldung allein reicht unseres Erachtens nicht aus. Dass sich neben der Erstellung des Luftreinhalteplans Rhein-Main in Hessen auch ein Aktionsplan Darmstadt als notwendig erweisen wird, war spätestens nach den (Luftreinhalte)-Messungen der Vorjahre – wie auf Seite 9 ausgeführt also seit dem Jahr 2002 – eindeutig erkenntlich, da zwischenzeitlich keine Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung eingeleitet wurden. Daher könnte eine eventuelle Begründung „gebotene Eile zur Inkraftsetzung der gezielten, kurzfristigen Maßnahmen des Aktionsplans“ wohl kaum Bestand haben.

Wir fordern daher, weiterhin eingehende Stellungnahmen von Bürgerinnen, Bürgern und Bürgergruppen zumindest als Anregung für die Fortschreibung zu werten und dieses entsprechend bekannt zu geben. Da Eile im Interesse der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger geboten ist, sollten unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Luftreinhaltung angeordnet werden.

### **2. Fehlender Umweltbericht**

Unseres Erachtens fehlt ein Umweltbericht zum Aktionsplan. Im Umweltbericht müssen u.a. neben der Beschreibung des Ist-Zustandes die Auswirkungen der Maßnahmen berechnet und nicht nur abgeschätzt werden sowie auch weitergehende Alternativen, Maßnahmen und deren Auswirkungen dargestellt werden, mit dem Ziel einer verbesserten Luftreinhaltung. Die Notwendigkeit eines Umweltberichts lässt sich aus §§ 14 a ff des UVPG (Teil 3, Strategische Umweltprüfung SUP) ableiten. Die Ausführungen im Aktionsplan reichen nicht aus. So lassen sich auch die unserer Ansicht nach halbherzigen und den Zielen „saubere Luft und Gesundheitsvorsorge“ nicht ausreichend dienlichen und völlig unzureichenden Maßnahmenvorschläge des Aktionsplans Darmstadt erklären.

## **Gesetzliche Grundlagen und Rechtsprechung**

Wir stimmen mit Ihnen überein, dass die Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und nicht die der Straßenverkehrsordnung (StVo) zur Anordnung von Maßnahmen herangezogen werden. Wir regen überdies an, das Grundgesetz (GG) ebenfalls als gesetzliche Grundlage zu benennen.

Es darf nicht darum gehen, alle Bürger gleich in ihrem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit zu verletzen, sondern alle Bürger gleich zu schützen. Diese Abwägung kann auch nicht nach den von der Rechtsprechung aufgestellten Grundsätzen zu Verkehrssperrungen nach der StVO erfolgen, da diese als polizeirechtliches Gefahrenabwehrrecht einzuordnen sind und die Zielrichtung des BImSchG eine andere ist. Denn sollten diese Grundsätze aus der Rechtsprechung zu Verkehrsverboten nach der StVO in das BImSchG, also in § 40 Abs.1 BImSchG übertragen werden, wäre die Regelung des § 40 BImSchG überflüssig.

Sollte dieser Planentwurf so in Kraft treten wie vorgelegt, werden die Menschen in Darmstadt weiterhin in ihrem berechtigten Interesse, vor Lebens- und Gesundheitsgefahren bewahrt zu bleiben (Art. 2 Abs.2 Satz 1 GG), verletzt werden:

Ohne nachhaltige Maßnahmen werden die Feinstaubgrenzwerte den festgelegten Standards der EU nicht gerecht werden, da der Plan nur so ausgerichtet ist, eine eventuelle Feinstaubreduzierung ausschließlich an der Messstelle Hugelstrae und lediglich nur bis Ende dieses Mess-Jahres zu erzielen. Im nächsten Jahr und den Folgejahren beginnt die Frist bis zur Erreichung der 33. Grenzwertüberschreitung erneut.

Nach den strikt verbindlichen Vorgaben der EU sind jedoch Maßnahmen zu wählen, die die Einhaltung der Grenzwerte nachhaltig sichern und auf Dauer zu einer Verbesserung der Luftqualität führen sollen (vgl. Artikel 7, 8 der Rahmenrichtlinie Luftqualität 96/62/EG und Artikel 1 und 5 Abs. 3 der Tochterrichtlinie - TRL - 99/30 EG), damit ein hohes Schutzniveau auch für die menschliche Gesundheit erreicht wird (Artikel 10 der vorgenannten EU- Richtlinie).

Bürgerinnen und Bürger haben daher aus den vorgenannten Artikeln der beiden Richtlinien einen Anspruch auf Einhaltung der festgelegten Standards, damit ihre Gesundheit nicht weiterhin akut gefährdet wird. Die von der EU vorgegebenen Immissionsgrenzwerte, welche die 1.TRL 1999 festlegt, sieht diese lediglich als Mindestanforderung an und schließt strengere Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit, insbesondere von besonders gefährdeten Personengruppen, nicht aus (so VG Stuttgart Urteil vom 31.Mai 2005 Az.: 16K 112/05 S.5).

Besonders zu betonen ist, dass Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Umfang, Intensität und Qualität so zu treffen sind, dass die im Jahre 2010 geltenden Werte erreicht werden. Die entsprechenden beiden maßgebenden EU-Richtlinien gelten unmittelbar, da sie in den betreffenden TRL enthalten sind, auch wenn sie (teilweise) in der 22. BImSchV noch nicht umgesetzt und daher bisher „nur“ Richtwerte sind. 2010 werden sowohl die Grenzwerte für Feinstaub und andere Luftschadstoffe wie beispielsweise Stickstoffoxide als auch die Anzahl der tolerierbaren Überschreitungstage drastisch reduziert, außerdem werden beispielsweise neben PM10 auch PM2,5 erfasst. Auch die Messstellen müssen bis dahin so eingerichtet sein, dass sie diesen Anforderungen gerecht werden. Ein Verkehr um die Messstellen herum, wie er (scheinbar?) jetzt beabsichtigt wird, kann dann echte Maßnahmen nicht mehr vorgaukeln.

### **Integrierte Betrachtung von Lärm und Feinstaub**

Wir schlagen vor, Aktionspläne zur Verkehrslenkung zur Luftreinhaltung und zur Reduzierung von Lärm künftig für beide Emissionen als Zeichen von Bürgernähe integriert zu erstellen und fortzuschreiben (Beispiel Neuruppin in Brandenburg, „Kombinierte Luftreinhalte- und Larmminderungsplane sinnvoll 15.06.2005 )“, Direktlink im Internet: [http://www.mluv.brandenburg.de/sixcms/detail.php?id=87165&\\_siteid=15](http://www.mluv.brandenburg.de/sixcms/detail.php?id=87165&_siteid=15)) um ein integriertes Vorgehen zu erleichtern. Durch die Pflicht zur Aufstellung von Larmminderungsplanen (auch in Darmstadt) müssen sich in den betreffenden Kommunen die Bürgerinnen und Bürger nicht mit mehreren Plänen beschäftigen, die zum größten Teil – soweit es Verkehrsreduzierungen/ -verlagerungen etc. betrifft – gleiche Maßnahmen erfordern. Nebeneffekt ist die kostengünstigere Erstellung und Umsetzung durch die Verwaltung, wie es in der Erklärung des Brandenburgischen Ministeriums auch dargelegt ist. Empfohlen wird dort die integrierte Bearbeitung auch anderen Bundesländern.

### **Vorgesehene Maßnahmen im Aktionsplan Darmstadt**

#### **1. Stufe**

Eine Sperrung des Durchgangsverkehrs für Lkw über 7,5 t in einer Richtung wie im Aktionsplan dargelegt reicht nach Ansicht des BUND nicht aus. Sie widerspricht der Zielsetzung der EU-Richtlinie.

Gefordert wird die Sperrung des Durchgangsverkehrs für Lastwagen über 7,5 t in beide Fahrtrichtungen (Ost-West vom Autobahnkreuz Darmstadt über die Rheinstraße in Richtung Innenstadt und in West-Ost-Richtung – Landgraf-Georg-Straße, Bleichstraße, Rheinstraße in Richtung BAB A5/A67) und auch die Sperrung für den Durchgangsverkehr sofort und dauerhaft von Kleintransportern ab 3,5 t.

Der BUND fordert darüber hinaus in einer weiteren bald folgenden Stufe – wie im Aktionsplan Frankfurt bereits vorgeschlagen – auch die Sperrung für Kleintransporter ab 2,8 t für Darmstadt.

Eine großräumige Umfahrung Darmstadts und der Ortschaften in der Region ist auf Autobahnen (BAB A3, BAB A67 und BAB A5) möglich.

Nur eine großräumige Umfahrung Darmstadts entlastet die Luft in Darmstadt, eine kleinräumige Verlagerung des Durchgangsverkehrs innerhalb von Innenstadtstraßen erzielt keine nachhaltigen Effekte sondern rettet allerhöchstens die Einhaltung von 35 Grenztagen bis zum Jahr 2010, zu dem Zeitpunkt, ab dem die zweite Stufe der 22. BImSchV bzw. der EU-Richtlinien die Einhaltung niedrigerer Durchschnittswerte für Feinstaub und ausgedehnt auf u.a. Stickstoffoxide bei gleichzeitig verringerter Anzahl von Tagen mit Grenzwertüberschreitungen verlangt.

Ausweichrouten sind u.a. die Autobahnen im Rhein-Main-Gebiet, die zu erreichen sind:

#### **Von Osten nach Westen:**

- Lkw ab 3,5t von Aschaffenburg und Umgebung kommend über die A3 in Richtung Offenbacher Kreuz. Von dort aus Richtung Langen auf der A 661, Abfahrt Langen über die Nordumgehung Langen( B 486 ) zur Autobahnauffahrt A 5 Langen / Mörfelden. Von hier kann es entweder Richtung Süden, Westen oder Norden gehen, ohne durch Darmstadt zu fahren
- Lkw von Richtung Dieburg und Umgebung kommend nehmen die gleiche Strecke wie vorgenannt oder alternativ folgende
- Lkw südlich von Dieburg kommend (Reinheim, Ober-Ramstadt, Groß-Umstadt Groß-Bieberau etc.) können Darmstadt über die B 426 umfahren und die Autobahn A5 über die Autobahnauffahrt Eberstadt-Süd erreichen, alternativ weiter nach Westen über das Darmstädter Kreuz in Richtung Köln Mainz ( A 67).

#### **Von Westen nach Osten:**

Die vorgenannten Ausweichrouten lassen sich alle samt auch von Westen nach Osten befahren, ohne dass der Lkw-Durchgangsverkehr durch Darmstadt fahren muss. Dies gilt für alle Gewichtsklassen, im Übrigen kann auch der Pkw-Durchgangsverkehr ebenfalls die vorgenannten Ausweichrouten nehmen, was auch noch zu einer drastischen Reduzierung der Feinstaubbelastung führen würde.

Weiterhin sind auch die Zufahrten nach Darmstadt von den Anschlussstellen Pfungstadt, Weiterstadt und Büttelborn für den Lkw- bzw. Pkw-Durchgangsverkehr zu sperren.

Da die im Planentwurf dargestellten Ausweichrouten, wie auch in der Zusammenfassung dargelegt, weiterhin zu einer Verletzung des Grundrechtes der Bürgerinnen und Bürger aus Artikel 2 Abs. 2 Satz 2 GG führen werden, ist das Land verpflichtet, den Lkw-Verkehr – wie beispielsweise auf den vorgenannten Routen – großräumig um Darmstadt herumzuleiten. Beeinträchtigungen der Erholung in der Landschaft, die andernorts ggf. geltend gemacht werden, sind gegen das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit der Bürgerinnen und Bürger Darmstadts in Innenstadt und Wohngebieten abzuwägen. Anzumerken ist, dass im Rhein-Main-Gebiet größtenteils leistungsfähige Ortsumgehungsstraßen vorhanden sind, so dass kein Lkw den Weg durch Ortschaften hindurch nehmen muss. Entsprechende Durchfahrtsverbote sind unseres Erachtens nicht nur aus der Straßenverkehrsordnung (Sicherheit, Gefahrenabwehr) – wie in Bickenbach im Rahmen der Verhinderung der „Mautflucht“ geschehen – abzuleiten sondern auch aus der 22. BImSchV und den entsprechenden EU-Richtlinien (siehe auch Stufe 2).

Weiterhin ist festzuhalten, dass die Ausführungen auf Seite 13 des Planentwurfes zur Stufe 1 im Hinblick auf § 40 Abs. 1 BImSchG rechtlich nicht zutreffend sind. Sind in einem der dort genannten Pläne Verkehrssperrungen getroffen worden, so ist die Straßenverkehrsbehörde verpflichtet, diese umzusetzen, sie hat kein Ermessen mehr.

## **2. Stufe – Sperrung Hugelstrae für Lkw ab 3,5 t und Sperrung mittlere Rheinstraße**

Unseres Erachtens ist es rechtlich fehlerhaft, wenn im Rahmen von Umfahrungsmoglichkeiten ausschließlich auf innerörtliche Straßen Zugriff genommen wird oder gar angenommen wird, das EU Recht schreibe dies vor. Zum einen ergibt sich schon aus der Intention der Mutterrichtlinie und den nachfolgenden Tochterrichtlinien, dass die Kommunen eine dauerhafte Verringerung u.a. der Feinstäube erreichen müssen und somit eine dauerhafte Luftverbesserung für die Bewohner in Ballungsräumen geschaffen werden muss.

Zum anderen ergibt sich dies direkt aus dem § 40 Abs. 1 BImSchG. Wird danach der Straßenverkehr beschränkt oder gar verboten, so erfolgt dies aufgrund des Schutzes des Lebens, der Gesundheit und der Umwelt. Der Schutz des Wirtschaftsverkehres nach Art. 12 GG und ggf. nach Art. 14 GG ( Gewerbebetrieb) und des allgemeinen Verkehres nach Art.2 Abs.1 GG besitzen gegenüber dem hochrangigeren Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit ein geringeres Gewicht. Diesen hochrangigen Schutz aus Artikel 2 Abs.2 Satz 1 GG missachtet der vorliegende Planentwurf mit der Ausweichroutenfuhrung durch die Stadt und natürlich auch mit der nur teilweisen Sperrung des Lkw-Verkehres.

Diesem hochrangigen Grundrecht, welches auch gleichzeitig ein Abwehrrecht ist, kann nur Rechnung getragen werden, indem solche Maßnahmen angeordnet werden, die den Eingriff in dieses Grundrecht beseitigen. Als solche kommt hier zunächst nur die großräumige Umfahrung Darmstadts für den gesamten Lkw-Verkehr in Betracht. Die Beschilderungen der Durchfahrtsverbote Darmstadt für den Schwerlastverkehr müssen ebenfalls großräumig angebracht werden, um den Verkehr nicht von Nord-Osten über die B26, sondern über das Frankfurter Kreuz, von Süd-Osten über die Auffahrt Pfungstadt/DA-Eberstadt und in anderer Fahrtrichtung entsprechend zu leiten (siehe auch Stufe 1).

Die notwendige Überarbeitung des Planentwurfes erwächst schon aus der Tatsache, dass alle Ausweichrouten entlang von Wohngebieten – und auch sensiblen Einrichtungen, die besonderen Bestimmungen unterliegen – führen, ebenso wie die Hugelstrae. Denn mit Blick auf die geänderten §§ 47a ff BImSchG, wonach Anwohnerinnen und Anwohner im bebauten Gebiet und insbesondere die Nutzerinnen und Nutzer besonders sensibler Einrichtungen zu dem Schutzbereich dieser Paragraphen zählen, können diese beabsichtigten Maßnahmen im Planentwurf keinen Bestand haben. Zwar sind Lärmbelastungen und Luftschadstoffbelastungen rechtlich unterschiedlich zu bewerten, aber den nationalen Behörden ist es nicht erlaubt, Tatsachen zu schaffen, die dazu führen, dass die Umsetzung strikt verbindliches EU-Recht unterhöhlt oder gar vereitelt wird (vgl. Jarass, NVwZ 2003, S. 256 ff). In dem gesamten, von dem Aktionsplan betroffenen Gebiet kann eine Lärm- und Luftschadstoffminderung nur durch Verkehrsreduzierung erreicht werden, damit die Anwohner nicht in ihrer Gesundheit beeinträchtigt werden oder gar ihr Leben gefährdet ist.

Die innerstädtische Umleitung führt zu einer Mehrbelastung von Feinstäuben und sonstigen Luftverschmutzungen, auch gerade durch den dadurch entstehenden sogenannten Schleichwegverkehr. Zunächst werden die Straßen, die in unmittelbarer Nähe zur Hugelstrae liegen (insbesondere Holgesstrae, Wilhelm-Glassing-Straße etc.), als Schleichwege und Abkürzungen genutzt. Allein dies führt schon zu einer enormen Mehrbelastung an Feinstaub, Lärm und Abgasen der dortigen Anwohnerinnen und Anwohner. Dies hat bei der Benennung der Maßnahmen im Planentwurf keine Berücksichtigung gefunden.

Hinzu käme nun der entstehende Schleichwegverkehr. Die Mehrbelastungen sind für die Bürger nicht hinnehmbar: es ist nahezu keine natürliche Belüftung der Wohnungen mehr durchführbar, da die Feinstäube in die Wohnungen getragen werden und dort verbleiben, was dazu führt, dass sie auch hier der akuten Gesundheitsgefährdung ausgesetzt sind. Die Feinstäube liegen hier in erhöhter

Konzentration vor, was adäquate Messungen des Bayerischen Umweltministeriums in Klassenräumen bewiesen haben. Da im Aktionsplan zu dieser gesamten Problematik des Schleichwegverkehrs, der zu einer weiteren Feinstaubbelastung führt, keine Maßnahmen angedacht worden sind, ist der Plan auch schon aus diesem Grunde konsequent zu überarbeiten.

## **2. Stufe – Feucht kehren**

Es ist verwunderlich, dass die Maßnahme „richtig feucht kehren“ erst in der zweiten Stufe in Hügel- und Landskronstraße ab der Umleitung des Schwerlastverkehrs bzw. in der Landskronstraße nur im Steigungsbereich zwischen Heidelberger Straße und Ludwigshöhstraße vorgenommen werden soll. Der BUND fordert, dass „richtig feucht kehren“ zur Vorsorge auf allen durch Verkehr belasteten Haupt-Innenstadtstraßen auf Dauer vorgenommen werden soll. Immerhin hätte diese Maßnahme (mit Unsicherheiten behaftet) doch einen Effekt der Reduzierung von PM10 um 7 Prozent erbracht (Seite 16 des Aktionsplans).

### **Weitere Forderungen des BUND**

#### **Tempolimit sofort im gesamten Stadtgebiet.**

Der BUND fordert ein Tempolimit auf Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet für alle Kraftfahrzeuge. Durch langsames Fahren entsteht weniger Feinstaub durch Abgase, Reifen-, Brems- und Asphaltabrieb, weniger Aufwirbelungen sowie weniger Lärm (durch geringere Rollgeräusche). Somit verringert sich die Hintergrundbelastung in der gesamten Stadt. Von Tempo 30 ausgenommen werden sollten nur diejenigen Stadtstraßen, die nicht durch Wohngebiete führen bzw. angrenzen (beispielsweise Teile der Karlsruher Straße). Vielleicht entsteht auch so ein größerer Anreiz, Füße und Fahrrad zu benutzen. Warum also zögern die Landes- und Kommunalpolitiker angesichts der akuten Gesundheitsgefährdung der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner durch Feinstäube flächendeckende Tempolimits zu erlauben bzw. anzuordnen? Die 22. BImSchV sowie die betreffenden TRL sind strikt geltendes EU-Recht und somit anzuwenden.

#### **Sofortiges Nachtfahrverbot für Lkw**

Alle Wege müssen beschriftet werden, um die Hintergrundbelastung in der Stadt zu senken. Hierzu gehört ein schon in anderem Zusammenhang (Lärm) von der Stadtpolitik gefordertes Nachtfahrverbot für alle Lkw ab 7,5 t im Stadtgebiet (Umleitungen siehe unter Stufe 1, bzw. Stufe 2) von 22 bis 6 Uhr. Beschilderungen hierfür müssen großräumig an den Autobahnanschlussstellen erfolgen.

#### **Intelligente Logistik durch Bündelung der Warenströme – neue Wege bei der Warenverteilung**

Nach den im Aktionsplan auf Seite 13 gemachten Angaben entfallen lediglich 16 Prozent des Lkw-Verkehrs auf Durchgangsverkehr. Im umgekehrten Schluss bedeutet dies, dass 84 Prozent reiner Ziel- und Quellverkehr bzw. Binnenverkehr sind. Durch intelligente Logistik und Bündelung von Warenströmen beispielsweise durch ein Güterverteilzentrum – sinnvollerweise mit Anschluss an das Schienennetz der DB – kann der Anteil des „hausgemachten“ Schwerlastverkehrs effizient reduziert werden. Eine weitere Möglichkeit ist die Nutzung des vorhandenen innerstädtischen Straßenbahnnetzes zur Güterverteilung – auch hier ist eine Reduzierung der Feinstaubbelastung schnell umsetzbar, da z.B. ein CarGoTram-Zug in Dresden, der dort seit fünf Jahren zur Belieferung der Volkswagen-Manufaktur im 40-Minutentakt verkehrt, bis zu drei Lkw ersetzt (vgl. im Internet <http://www.cargotram.de>). Auch hier böte sich ein besonders vom Land bezuschusstes Pilotprojekt in Hessen an, um in Zusammenarbeit mit u.a. Gewerbe und Stadt die Möglichkeiten aufzuzeigen.

#### **Schaffung von Innenstadtzonen mit Ausschluss von Fahrzeugen ohne Partikelfilter**

Der BUND fordert die Sperrung von Innenstadtstraßen für alle Dieselfahrzeuge ohne Rußfilter. Anlieger und der öffentliche Verkehr (auch ggf. Ent- und Versorgung) sollten mit entsprechender Beschilderung (beispielsweise Plakette an der Windschutzscheibe ähnlich wie bei Fahrzeugen mit Katalysator) Ausnahmegenehmigungen erhalten können. Kurze Übergangsfristen für den ÖPNV sollten nur bis zur nächsten Ausschreibung der Stadt gewährt werden.

## **Feinstaub- und Lärmsanierung von Gebäuden**

Der BUND fordert vorzeitige und ausreichende Mittelbereitstellung für Gebäudesanierung – insbesondere für Sondereinrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime, Schulen, Hochschulen, Kindergärten und Kindertageseinrichtungen – an besonders durch Feinstaub & Lärm belasteten Straßen, die es in der Darmstädter Innenstadt auch an den im Plan benannten sogenannten Ausweichstrecken gibt. Das Land sollte daher in Zusammenarbeit mit der Stadt diese Sanierungen und Bezuschussungen von Sanierungen vorrangig vornehmen.

## **Vorrang für Fußgänger, Radfahrer und Öffentlichen Verkehr**

Der BUND fordert mehr Mittelbereitstellung für Fußgänger, Radverkehr und Öffentlichen Verkehr sowie Güterlogistik zur Verkehrsverlagerung.

Dass diese Forderung nicht unberechtigt ist und nur diese ergänzenden Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs die Belastung durch Feinstaub und Lärm wirklich nachhaltig verringern können wie es die EU-Richtlinie fordert, zeigt der Blick in die Unterlagen des gerade in der Offenlage befindlichen Vorentwurfs zum Bebauungsplan N59 - Nordostumgehung Darmstadt. Dort heißt es nach einer Untersuchung von Habermehl & Fohlmann im Juli 2004 als täglicher Ist-Zustand in Darmstadt:

Binnenverkehr	- 22 %	- entspricht	82.700 Fahrzeugbewegungen
Ziel- und Quellverkehr	- 70 %	- entspricht	269.300 Fahrzeugbewegungen
Durchgangsverkehr	- 8 %	- entspricht	30.500 Fahrzeugbewegungen.

Deutlich wird, dass Maßnahmen gegen den Durchgangsverkehr allein nicht ausreichen um auch 2010 die Grenzwerte einzuhalten.

## **Fußgänger, Radfahrer**

Es wäre zu begrüßen, wenn das Land Hessen Darmstadt als Modellstadt in Hessen für das Radfahren auswählen und Maßnahmen hierfür entsprechend auch finanziell und evaluierend unterstützen würde. Der BUND meint, dass sich Darmstadt gerade wegen der topografischen Bedingungen hierfür sehr gut eignen würde.

Noch immer sind innerörtlich über 60 Prozent aller Wege, die mit dem PKW zurückgelegt werden unter drei, 40 Prozent sogar unter einem Kilometer lang. Dabei benutzen nicht Gehbehinderte oder ältere Leute das Auto für diese Wege zum Bäcker oder Briefkasten, sondern auch Menschen, die leicht zehn oder 20 Minuten zu Fuß gehen oder das Fahrrad nehmen können.

Es gilt, gerade dieses Potential zu fördern, attraktive und sichere Radwegeverbindungen zu bauen, auszubauen und zu pflegen und auch in der Stadt neben ausreichend vielen diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen auch geschlossene Fahrradboxen für das Lieblingsrad anzubieten. Darmstadt ist mit der Fahrradstation am Hauptbahnhof auf einem guten Weg. In der Innenstadt sind gute Fahrradständer aber Mangelware. Zu wünschen wäre es, wenn auch Darmstädter Gewerbebetriebe sich der ADFC-Kampagne „Bike & Business“ anschließen würden. Hierzu genügt u.U. eine Umkleidemöglichkeit im Betrieb und ein guter Fahrradabstellplatz. Land und Stadt in guter Zusammenarbeit könnten hier viel Bewusstsein und erleichternde Maßnahmen schaffen. Der BUND fordert daher das Vorziehen aller Maßnahmen und damit auch der Co-Finanzierungsmöglichkeiten (des Landes) zur Verbesserungen des Radverkehrs.

## **Intensiv-Begrünung von besonders belasteten Straßenzügen**

Eine intensive Begrünung – auch von Hausfassaden oder Straßenüberspannungen – der besonders durch Verkehr belasteten Stadtstraßen könnte in dieses Modellprojekt des Landes in Zusammenarbeit mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt aufgenommen werden. Begrünungen besonders belasteter Straßenzüge helfen nicht nur, (Fein-) Staub ggf. besser zu binden sondern stellen auch einen wichtigen Beitrag zum individuellen Wohlbefinden dar. Begrünte Straßen werden

als weniger laut und gefährlich von Passanten und Anwohnerinnen und Anwohnern empfunden. Schon allein deshalb sind graue Betonschluchten umgehend modellhaft zu verbessern.

### **Öffentlicher Verkehr**

Befremdlich ist es, wenn das Land Hessen schon seit einigen Monaten keine Zuschüsse an die Kommunen für den Neukauf von Bussen und Bahnen mehr gibt. Die Schwerpunktsetzung des Landes beim Straßenbau und die Vernachlässigung des öffentlichen Nahverkehrs führt nach Ansicht des BUND in die völlig falsche Richtung. Eine umweltverträgliche Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses der Menschen lässt sich nur mit einem Mehr an Bussen und Bahnen (auch im Fernverkehr – vgl. auch nicht genügend forcierte ICE-Strecke Rhein/Main - Rhein-Neckar nach dem ROV) erreichen.

### **Sonstiges**

Eine „gleichberechtigte Förderung“ der Verkehre, wie sie von der Politik oft beschworen wird, führte und würde auch weiterhin zu unverantwortlichen Gesundheitsgefährdungen für die BürgerInnen führen. Genau dieses Ziel, die Luft wieder sauberer werden zu lassen und dadurch Gesundheitsvorsorge für die BürgerInnen zu betreiben, verfolgt die EU-Richtlinie, der der Aktionsplan Darmstadt (und andere) Rechnung tragen müssten. Der BUND fordert daher, unverzüglich mit Maßnahmen zur Reduzierung des MIV zu beginnen.

Warum sollte nicht auch ein Modellversuch „ÖPNV zum Nulltarif“ in Darmstadt – finanziert durch Einsparungen beim Straßenbau – durchgeführt und ausgewertet werden? Vorstudien wurden bereits in verschiedenen Hochschularbeiten getan.

Dessen ungeachtet sollten auch Maßnahmen angegangen werden, die den Anteil an Feinstaub durch die Gewerbe und Industrie sowie durch Gebäudeheizung (Stichwort Energieeinsparung) weiter reduzieren. Nicht zu vergessen ist gerade im Rhein-Main-Gebiet auch der durch steigenden Flugverkehr erzeugte steigende Feinstaub- und Stickstoffoxideanteil, zu dem weder im Aktionsplan noch im Luftreinhalteplan Rhein-Main Handlungsempfehlungen gegeben werden.

Ihrer Stellungnahme sehen wir freundlichst entgegen,

mit freundlichen Grüßen

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Hessen e.V.,  
Ortsverband Darmstadt

Hanna Wittstadt

Vorsitzende des BUND Ortsverbandes Darmstadt