



HESSISCHER LANDTAG

08. 03. 2021

Kleine Anfrage

**Jürgen Lenders (Freie Demokraten), Wiebke Knell (Freie Demokraten),
Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten), Moritz Promny (Freie Demokraten)
vom 16.02.2021**

Zukunft der Fahrverbote in Darmstadt

und

Antwort

Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung Fragesteller:

Einer dpa-Meldung vom 11.02.2021 war zu entnehmen, dass die Stickoxid-Belastung in Darmstadt im vergangenen Jahr deutlich gesunken ist, sodass an den amtlichen Messstellen über das gesamte Jahr keine Überschreitungen der Grenzwerte festgestellt werden konnten. Beispielsweise an der Messstation Hängelstraße ist demnach ein Jahresmittel von 27,5 Mikrogramm pro Kubikmeter Stickstoffdioxid gemessen worden, was sehr deutlich unter dem EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Stickoxid liegt. Oberbürgermeister Jochen Patsch (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) erklärt dazu, dass Fahrverbote trotzdem nicht ausgesetzt werden können, weil das zu einer erneuten Überschreitung der Grenzwerte führen könnte.

Vorbemerkung Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie führte im Jahr 2020 an vier Standorten Messungen zur Ermittlung des Jahresmittelwertes der Stickstoffdioxid-Immissionen durch. Hierbei handelt es sich um amtliche Messstellen, die von der zuständigen Behörde entsprechend den gesetzlichen Vorgaben errichtet wurden. An einem Probenahmepunkt in der Hängelstraße (DEHE132) wurde ein Jahresmittelwert von 41,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen, was eine Überschreitung des Grenzwertes von etwa 4 % bedeutet. Die von den Fragestellerinnen und Fragestellern wiedergegebene Aussage der dpa-Meldung vom 11.02.2021 kann deshalb insoweit nicht bestätigt werden.

- Frage 1. Inwiefern hält es die Landesregierung für möglich, aus dem im Jahr 2018 geschlossenen Vergleich mit der Deutschen Umwelthilfe (DUH) auszusteigen?
- Frage 2. Inwiefern ist es im Rahmen des geschlossenen Vergleichs mit der DUH möglich, Fahrverbote auszusetzen?
- Frage 3. Welche Voraussetzungen müssen dafür vorliegen?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Ein Ausstieg aus dem im Jahr 2018 geschlossenen Vergleich ist nicht notwendig, da das Land Hessen sämtliche sich daraus ergebenden Verpflichtungen, insbesondere die Aufstellung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main, 3. Fortschreibung Teilplan Darmstadt, erfüllt hat. Die Rücknahme von Verkehrsbeschränkungen richtet sich nicht nach dem mit der Deutschen Umwelthilfe e.V. und dem Verkehrsclub Deutschland e.V. geschlossenen Vergleich, sondern nach den gesetzlichen Bestimmungen. Danach kommt eine Rücknahme von Maßnahmen, die zur Verbesserung der Luftqualität eingeführt wurden, nur in Betracht, wenn eine zukünftige Grenzwerteinhaltung ohne die Maßnahmen sicher gewährleistet ist. Hierüber hat die planaufstellende Behörde auf Grundlage einer von ihr aufzustellenden, qualifizierten Prognose zu entscheiden.

- Frage 4. Inwiefern haben die getroffenen Maßnahmen, abgesehen von Fahrverboten, zu einer Verbesserung der Luftqualität in Darmstadt geführt?

Im Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, 3. Fortschreibung Teilplan Darmstadt wurde die Wirkung der verschiedenen Maßnahmen einerseits jeweils für sich genommen und andererseits in ihrer Gesamtwirkung berechnet. Dabei wurde für alle Maßnahmen, die nicht Fahrverbote sind, zusammengenommen ein Anteil von etwa 30 bis 40 % an der Gesamtminderungswirkung im Jahr 2020 prognostiziert. Die tatsächliche Entwicklung des Verkehrsaufkommens

wurde im vergangenen Jahr allerdings in unvorhersehbarer Weise stark vom Pandemiegeschehen beeinflusst, sodass die real eingetretenen Bedingungen deutlich von dieser Prognose abweichen. Das Verkehrsgeschehen ist im Jahr 2020 hessenweit aufgrund der beiden Lockdowns relativ gleichmäßig in einer Größenordnung von durchschnittlich ca. 15 % im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Der hohe gemessene Rückgang der Stickstoffdioxid-Belastung ist daher in relevantem Umfang auch auf dieses signifikant verringerte Verkehrsaufkommen zurückzuführen.

Frage 5. Zu welchem Anteil hat die Flottenmodernisierung zu der positiven Entwicklung der Luftqualität beigetragen?

Gemäß der aktuellen Fassung des Handbuchs Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr (HBEFA 4.1) führt die durchschnittliche Flottenmodernisierung zwischen den Bezugsjahren 2019 und 2020 zu einer Verringerung der verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen von etwa 8 % im Darmstädter Straßennetz. Ob der im HBEFA hinterlegte Flottenmix der Entwicklung der Flottenzusammensetzung in Darmstadt entspricht, kann derzeit nicht beurteilt werden, da der Landesregierung die Daten für das Jahr 2020 noch nicht vorliegen. Die entsprechende Statistik wird vom Kraftfahrtbundesamt voraussichtlich im 2. Quartal 2021 veröffentlicht.

Frage 6. Inwiefern ist es das Ziel der Landesregierung, Fahrverbote perspektivisch wieder abzuschaffen?

Frage 7. Inwiefern ist es aus Sicht der Landesregierung gerechtfertigt, Fahrverbote trotz unterschrittener Grenzwerte aufrecht zu erhalten?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Fahrverbote können dann wieder außer Kraft gesetzt werden, wenn gewährleistet ist, dass eine Grenzwerteinhaltung auch ohne Fahrverbote dauerhaft bestehen wird. Es wird daher noch einmal darauf hingewiesen, dass für das Jahr 2020 an einem Probenahmepunkt in der Hängelstraße noch immer eine Überschreitung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes gemessen wurde. Dementgegen ist in der Heinrichstraße für das Jahr 2020 tatsächlich eine deutliche Grenzwerteinhaltung festgestellt worden. Dies hängt jedoch erheblich mit der pandemiebedingten Verkehrsreduzierung zusammen (vgl. auch Antwort zu Frage 4). Da sich bereits vergangenes Jahr mit zunehmenden Lockerungen auch eine Wiedererhöhung des Verkehrsaufkommens gezeigt hat, ist mit einer wiedererstarkenden Verkehrsbelastung für das Jahr 2021 zu rechnen. Folglich ist eine Aufhebung der Fahrverbote auch in der Heinrichstraße aktuell noch nicht möglich.

Frage 8. Über welchen Zeitraum müssen aus Sicht der Landesregierung Grenzwerte in welchem Umfang sinken, um Fahrverbote aussetzen zu können?

Es kann nicht abstrakt bestimmt werden, wie lange Verkehrsbeschränkungen zur Grenzwerteinhaltung aufrechterhalten bleiben müssen und um wie viel Mikrogramm pro Kubikmeter der Grenzwert für eine Rücknahme unterschritten werden muss. Denn entscheidend ist, dass eine Prognose in die Zukunft eine Grenzwerteinhaltung auch ohne Fahrverbote belegt. Dazu ist zu erläutern, dass ein Ereignis wie die Corona-Pandemie in einem Jahr zu einer signifikanten Grenzwerteinhaltung führen kann, ohne dass es sich um eine dauerhafte Verkehrs- und eine damit einhergehende Immissionsminderung handelt. Ähnliche Effekte können beispielsweise durch temporäre Baustellen oder – wenn auch weniger stark ausgeprägt – durch bestimmte meteorologische Bedingungen innerhalb eines Jahres auftreten.

Wiesbaden, 26. Februar 2021

Priska Hinz