

Dezernat VI
Stadtrat Dipl.-Ing. Dieter Wenzel

Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



**Frau Stadtverordnete
Monika Bradna
Pallaswiesenstraße 40
64283 Darmstadt**

Stadtrat
Dipl.-Ing. Dieter Wenzel

Technisches Stadthaus Bessunger Straße
Bessunger Straße 125
64295 Darmstadt
Telefon: 06151 13-2307
Telefax: 06151 13-2329
E-mail: dezernatVI@darmstadt.de
Datum:
14.08.2008

Ihre Kleine Anfrage vom 20. Juni 2008

Sehr geehrte Frau Stadtverordnete Bradna,

Ihre Kleine Anfrage vom 28.07.2008 beantworte ich wie folgt:

Die im Rahmen der Offenlage des Bebauungsplans N59 Nordostumgehungen eingegangenen Einwendungen sind tatsächlich noch nicht beantwortet, da die Antworten Bestandteil der Abwägung sind, welche wiederum durch die Stadtverordnetenversammlung zusammen mit dem Bebauungsplan zu beschließen ist. Die Antworten an die Einwender / innen und damit auch an die Mitglieder der BI ONO – von der BI als solcher liegen keine Einwendungen vor – sind in der Beschlussvorlage zum Bebauungsplan enthalten und werden nach Beschluss versandt.

Unabhängig davon ist aber festzustellen, dass die BI ONO jenseits des formalen Bebauungsplanverfahrens bei ihrer Mitarbeit im Beirat zur Nordostumgehung, bei öffentlichen Veranstaltungen, im Rahmen der Bürgersprechstunde des Bauausschusses, bei direkter Ansprache der Projektbetreuer im Straßenverkehrs- und Tiefbauamt sowie bei weiteren Gelegenheiten erschöpfend Auskunft zu allen nach Planungsstand beantwortbaren Fragen erhalten hat. Dies gilt auch für die drei in Ihrer Kleinen Anfrage formulierten Fragen:

Frage 1: Ist die Schadstoffbelastung unter Berücksichtigung der Hintergrundbelastung und der Höchstwerte pro Stunde deutlich höher? Falls ja, stellt das ein Gesundheitsrisiko für die Anwohner der Nordostumgehung dar?

Antwort Im Luftschutzgutachten zur Nordostumgehung werden die Luftschadstoffemissionen und Luftschadstoffimmissionen prognostiziert. Dabei wird selbstverständlich auch die so genannte Hintergrundbelastung berücksichtigt, also jene Luftschadstoffbelastung, die aus diffusen Quellen und nicht unmittelbar von der betrachteten Straße her rührt. Die technologischen Verbesserungen bei den Quellen der Schadstoffe (Fahrzeugmotore, Gebäudeheizungen, Industrie usw.) mit Rückgängen zu rechnen ist. Mithin werden die Luftschadstoffbelastungen sogar eher überschätzt.

Die Prognosewerte werden anschließend den maßgebenden gesetzlichen Grenzwerte gegenübergestellt, so dass beurteilt werden kann, ob die Grenzwerte eingehalten werden. Die Grenzwerte sind ausgedrückt als Mittelwert in einem Bezugszeitraum. Für NO₂ (Stickstoffdioxid) gibt es einen jahres- und einen stundenbezogenen Grenzwert, für PM10 (Feinstaub) einen jahres- und einen tagesbezogenen Grenzwert. Dadurch wird berücksichtigt, dass die Gesundheitsschädlichkeit eines Luftschadstoffs sich aus der Höhe der Belastung und aus der Dauer dieser Belastung ergibt. Vereinfacht ausgedrückt kann eine niedrige Belastung über einen langen Zeitraum ebenso gesundheitsschädlich sein wie eine hohe Belastung über einen kurzen Zeitraum. Die gesetzlichen Grenzwerte berücksichtigen stoffspezifisch dieses Phänomen. Die Vorgabe von zeitbezogenen Mittelwerten schließt logischerweise die Möglichkeit ein, dass in sehr kurzen Zeiträumen innerhalb des Bezugszeitraums das Grenzwertniveau überschritten wird.

Das Luftschadstoffgutachten, das auch durch das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie geprüft wurde, hat ergeben, dass alle maßgebenden Grenzwerte – als auch die Kurzzeitgrenzwerte – eingehalten werden. Insofern sind Gesundheitsrisiken für die Anwohner nicht zu erwarten.

Frage 2: Es wird davon ausgegangen, dass die Nordostumgehung Verkehr anzieht. Wie hoch wird der prozentuale Anstieg vom Schwerlastverkehr zum einen und Individualverkehr zum anderen sein?

Antwort: Im Verkehrsgutachten sind auch die Faktoren berücksichtigt, die zu Neuverkehren in Folge der Nordostumgehung führen können. Tatsächlich nimmt dem zufolge die Fahrzeugzahl im Stadtgebiet Darmstadt um 1.300 Kfz-Fahrten des Durchgangsverkehrs zu (bei 45.300 Kfz-Fahrten Durchgangsverkehr sowie rund 412.000 Kfz-Fahrten insgesamt). Diese Zunahme ist aber marginal im Vergleich zur erreichbaren Entlastung der Innenstadt, dem eigentlichen Planungsziel. Bezogen auf die Kernstadt nimmt der Durchgangsverkehr um rund 9.200 Kfz-Fahrten / 24h ab. Diese Betrachtungen differenzieren nicht zwischen Pkw und Lkw.

Sofern ein Problem durch Maut- Ausweichverkehr entstünde, würde dieses auch durch Bemaunungs-Maßnahmen zu lösen sein. Das Autobahnmautgesetz sieht hierfür die Möglichkeit vor, auch Bundesstraßen zu bemaunen. Dies wird an verschiedenen Bundesstraßen bereits erfolgreich praktiziert. Die Furcht vor etwaigen Maut-Ausweichverkehren ist kein hinreichender Grund, auf die Lösung von Verkehrsproblemen zu verzichten, die bereits unabhängig von der Lkw-Maut bestehen.

Frage 3: Die vorgesehenen verkehrsordnenden Begleitmaßnahmen zur Nordostumgehung seien derzeit weder festgeschrieben noch finanziell abgesichert. Wie wird die Umsetzung der Begleitmaßnahmen bereits jetzt sichergestellt?

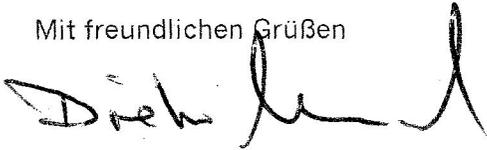
Antwort: Die Umgestaltung von (entlasteten) innerstädtischen Straßen ist als generelle Maßnahme im Verkehrsentwicklungsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt enthalten und insofern gültige Beschlusslage.

In der Begründung zum Bebauungsplan ist ebenfalls die Umsetzung von weiteren Maßnahmen zur umfeldverträglichen Gestaltung entlasteter innerstädtischer Straßen formuliert. Mit dem Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan wird auch dies Beschlussbestandteil.

Für einige Maßnahmen gibt es bereits Vorüberlegungen oder Vorplanungen zum Straßenumbau und zu verkehrslenkenden Maßnahmen, um den Entlastungseffekt durch die Nordostumgehung zu steigern und auch dauerhaft abzusichern.

Voraussetzung für eine genehmigungsreife Konkretisierung der Pläne ist aber der Bau der Nordostumgehung und nicht umgekehrt. Erst dann werden die vorhandenen Handlungsspielräume für weitere Maßnahmen – gegebenenfalls über Testphasen – exakt genug bestimmbar und zur Basis eigener Genehmigungsverfahren. Angesichts der langen Bauzeit der Nordostumgehung sollten über die Planungsideen hinaus gehende konkrete Planungen für die innerstädtischen Straßen noch nicht aktuell begonnen werden, da sonst die Gefahr bestünde, dass diese Planung bei Verkehrsfreigabe der Nordostumgehung wieder überholt sind und überarbeitet werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dreh...' followed by a stylized flourish.