

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 29.09.2015	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Umweltamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Straßenverkehrs- und Tiefbauamt Stadtplanungsamt ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2015/0370 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 061-004-1000 / 066-101-1000 / Investitionsnummer: 16061-6003 / 15066- 066-100-1000 6003 Kostenträger: 5410-11 Sachkonto: 6120000		

Betreff: Entwurf 2. Fortschreibung Luftreinhalteplan Rhein-Main, Teilplan Darmstadt
Maßnahme: Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zur Verkehrsverflüssigung und
Ampelschaltung im innerstädtischen Straßennetz

Vorlage vom: 20.08.2015

Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat nimmt den Bericht zustimmend zur Kenntnis und stimmt der Durchführung der Maßnahmen in Verkehrsführung und im Lichtsignalbereich mit dem Ziel einer Verflüssigung des Straßenverkehrs unter Berücksichtigung und Würdigung aller Verkehrsteilnehmergruppen sowie den Umweltbedingungen zu.
2. Der Magistrat stimmt zu, dass bei der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans als Maßnahme die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zur Verkehrsverflüssigung im innerstädtischen Bereich aufgenommen wird.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Lichtsignalsteuerung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt entsprechend dieser Zielsetzung grundlegend zu überarbeiten.

4. Die Magistratsvorlage „Lichtsignalanlagen mit Grün – Anforderung für Fußgänger“, Nr. 0587/vom 26.04.1995 wird aufgehoben und durch Neuerstellung den aktuellen Gegebenheiten angepasst.
5. Für die Bestandsanalyse im Bearbeitungszeitraum September 2015 – März 2016 ist die ZIV beauftragt. Die Kosten belaufen sich auf 59.500 Euro, die bei der Kostenstelle 066-100-1000 / Investitionsnummer 15066-6003 „Verkehrssteuerung“ bereitgestellt werden.
6. Es ist ein Konzept zur aktiven Nutzung der Lichtsignalsteuerung zur Minderung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung zu erarbeiten mit Möglichkeiten für situationsabhängige Zuflussregelung. Bearbeitungszeitraum Januar – Dezember 2016. Die Kosten belaufen sich auf 119.000 Euro und werden unter der Kostenstelle 061-004-1000 / Investitionsnummer 16061-6003 „Verkehrssteuerung“ bereitgestellt.
7. Es ist eine Konzeptbewertung von Lichtsignalanlagen betreffend die Gewichtungen unterschiedlicher Ziele und Kriterien bezüglich der einzelnen Verkehrsteilnehmer zu erarbeiten, das danach als Dienstanweisung zu verabschieden ist. Für die Erarbeitung werden Kosten in Höhe von 35.700 Euro unter der Kostenstelle 061-004-1000 / Investitionsnummer 16061-6003 „Verkehrssteuerung“ bereitgestellt. Hier geht es um die Verbesserung der Bedingungen für Fuß- und Radverkehr.
8. Es ist ein Konzept zur Ablaufoptimierung für Lichtsignalsteuerungen mit den entsprechenden technischen Voraussetzungen vorzubereiten und umzusetzen. Hierzu sind Schnittstellen zum RBL-System der HEAGmobilo, die Schaffung zusätzlicher Messquerschnitte im Straßensystem und die Schaffung von verschiedenen Prozessdatenschnittstellen, die Anschaffung einer Softwarelösung zu einer automatisierten Datenauswertung, die Implementierung der bestehenden Datenstrukturen in ein QM-System sowie die Anschaffung eines Prozessdatenservers zur Bereitstellung von Datengrundlagen erforderlich. Die Umsetzung ist im Laufe des Jahres 2016 vorgesehen. Hierfür sind einmalig 107.100 Euro erforderlich. Die Kosten werden unter der Kostenstelle 061-004-1000 / Investitionsnummer 16061-6003 „Verkehrssteuerung“ bereitgestellt. Die Softwarepflegekosten betragen jährlich 2.950,00 Euro. Diese werden jährlich unter der Kostenstelle 066-101-1000 / Sachkonto 6120000 bereitgestellt.
9. Für die zuständigen Dienststellen der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist eine mikroskopische Verkehrsfluss-Simulationssoftware mit zugehörigen Emissionsmodulen anzuschaffen, die Beschaffungskosten betragen 50.515,50 Euro. Des Weiteren wird ein Verkehrsmodellmodul in Höhe von 5.000 Euro benötigt. Die Gesamtkosten belaufen sich somit auf 55.515 Euro, die unter der Kostenstelle 061-004-1000 / Investitionsnummer 16061-6003 „Verkehrssteuerung“ bereitgestellt werden.
10. Für Support und Aktualisierung werden für die Verkehrsflusssimulationssoftware 7.845,08 Euro jährlich notwendig, die unter der Kostenstelle 066-101-1000 / Sachkonto 6120000 bereitgestellt werden.

Anlagen:	1 - Entwicklung NO2-Belastung 2 - Konzept zur Verkehrsverflüssigung 3 - Kostenaufstellung
-----------------	---

Datenschutzrelevante Anlage:	☐
-------------------------------------	--------------------------

Folgekosten:	☒ Ja ☐ Nein
---------------------	--

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 20.08.2015

Mit Magistratsbeschluss Nr. 29 (Vorlagen-Nr. 2015/0010) hat der Magistrat den Bericht zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans zur Kenntnis genommen und den dort genannten Maßnahmen zur Durchführung der Verbesserung der Luftqualität grundsätzlich zugestimmt. Der Fortschreibungsentwurf für den Luftreinhalteplan Darmstadt enthält im Verkehrsbereich im Wesentlichen die Maßnahmen, die rechtlich umsetzbar und seitens des IVU-Gutachtens als wirksam erachtet wurden.

Zuflussdosierung:

Im Rahmen des IVU-Gutachtens wurden auch Zuflussdosierungen an den Haupteinfallstraßen als wirksame Maßnahme mit einer Reduktion von Stickstoffdioxid zwischen 1 – 9 % aufgezeigt. Nach Gesprächen mit dem Umland wurde nochmals durch ein Verkehrsgutachten die Auswirkung dieser Maßnahme auf die Umlandgemeinden geprüft mit dem Ergebnis, dass der Zuflussdosierung aufgrund der hiermit verbundenen Belastungen durch zusätzliche Rückstauprobleme auf die A5, Verschlechterung von Reisezeiten des ÖPNV und zusätzlichen Belastungen von Wohnbevölkerung bei Nutzung vorhandener Lichtsignalanlagen nicht zugestimmt werde. Die Begründung wurde seitens des HMUEKLV zunächst akzeptiert.

Mit Schreiben vom 02.07.2015 hat das Hess. Umweltministerium (HMUEKLV) mitgeteilt, dass die EU-Kommission mittlerweile ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet hat betreffend die Gebiete, in denen Grenzwerte für Stickstoffdioxid nicht eingehalten werden, hierzu gehört auch der Luftreinhalteplan Rhein-Main Teilplan Stadt Darmstadt (Übersicht siehe Anlage 1). Das HMUEKLV verweist im Übrigen auf eine Ankündigung der Deutschen Umwelthilfe ggf. Vollstreckungsklage bzgl. des Luftreinhalteplans einreichen zu wollen, falls die möglichen und wirkungsvollen Maßnahmen für Darmstadt nicht umgesetzt würden. In Absprache mit dem Hessischen Verkehrsministerium wurde seitens des Landes gefordert, die Maßnahme „Zuflussdosierung“ unter den Aspekten Verkehrssicherheit und Belastung von Wohnbevölkerung neu zu überdenken. Aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt hat die Einrichtung von Zuflussteuerungsanlagen nur in Verbindung mit einem leistungsfähigen innerstädtischen Straßennetz positive Auswirkungen im Stadtgebiet.

Um die gesundheitliche Belastung der Bevölkerung Darmstadts im Innenstadtbereich an den Hauptverkehrsstraßen zu verringern ist daher geplant, im Zuge der Hauptverkehrsstraßen durch eine weitreichende Optimierung des Lichtsignalanlagennetzes eine zusätzliche Verkehrsverflüssigung zu erreichen.

Grundlage für die Überlegungen stellt ein Konzept von Herrn Prof. Dr. Boltze von der TU Darmstadt (TUD) dar, das als Anlage 2 der Vorlage beigelegt und mit der Fachverwaltung abgestimmt ist.

Die Analyse verdeutlicht, dass eine neue Untersuchung und Gewichtung von Lichtsignalanlagen bezogen auf alle Nutzerschichten zu entwickeln ist. Entsprechend wird das Zentrum für integrierte Verkehrssysteme ZIV beauftragt für das innerstädtische Straßennetz ein Gesamtkonzept für die künftige Verflüssigung des Verkehrsablaufs im strategischen Straßennetz zu entwickeln mit dem Ziel, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu minimieren.

Der Entwurf der TUD wurde dem HMUEKLV zur Kenntnisnahme zugeschickt. Grundsätzlich begrüßt das HMUEKLV den von der Wissenschaftsstadt Darmstadt angedachten Weg in

Anbetracht der gesamten Verkehrssituation diese Untersuchung anzustoßen. Das HMUEKLV benötigt zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans jedoch einen Zeitplan für die unter Ziff. 11 des Konzeptes zusammengestellten Aufgaben.

Zu den einzelnen vorgesehenen Sonderaufgaben und Grundlagen für das umfangreiche Verkehrsprojekt sind daher die o.g. Einzelbeschlüsse (4. – 10.) vorgesehen. Die Folgekosten sind abgebildet (Anlage 3)

Rechtsprechung:

Das HMUEKLV hat zur Bekräftigung der Forderung in seiner Antwort vom 23.07.2015 auf die Urteilsbegründung betreffen die Klage der DUH gegen den Luftreinhalteplan der Stadt Offenbach verwiesen. Hier ist ausgeführt worden, dass § 3 Abs. 2 der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung als Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂ 40 µg/m³) festgesetzt hat. Dieser Grenzwert werde in Offenbach unstreitig überschritten. Der zu erstellende Luftreinhalteplan muss nach den Vorgaben der §§ 47,1 BImSchG und § 27 Abs. 2 der 39. BImSchV geeignete Maßnahmen enthalten um den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Es wird hierbei auf das Urteil des Bundesverwaltungsgericht vom September 2013 verwiesen wonach die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte möglichst schnell zu beenden ist und alleine das Anstreben der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht ausreicht. Das Land sei daher verpflichtet, einem Luftreinhalteplan (für Offenbach...) mit dem Ziel der Einhaltung des Grenzwertes im Rahmen der tatsächlich möglichen und rechtlichen Verhältnismäßigen zu erstellen. Daraus schließt das Gericht, dass der Plan alle Maßnahmen enthalten muss, die für die Zielerreichung erforderlich sind und dass der Zeitraum, der für die Einhaltung der Grenzwerte benötigt wird so kurz wie möglich zu halten ist. Die Kammer folgt insoweit dem Verwaltungsgericht Sigmaringen in seiner Entscheidung vom Oktober 2014 dahingehend, dass die zuständige Behörde ihren Verpflichtungen nur dann nachkommt, wenn hinter der Planung ein Gesamtkonzept steht, dass die Einhaltung der Werte zum Ziel hat. Es reicht nicht aus nach Ansicht des Gerichts, sich in der Planung nur mit einzelnen Maßnahmen zu beschäftigen und dabei offen zu lassen, wann das Gesamtziel aufgrund solcher Maßnahmen erreicht sein wird. Es wird somit ein Konzept mit einem Zeitplan gefordert, der beinhaltet, mit welchen Maßnahmen der Grenzwert erreicht wird. Dieses Konzept muss alle denkbaren Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung mit deren Wirksamkeit enthalten. Im weiteren führt das Urteil aus, dass unter Hinweis auf das EuGH-Urteil vom Dezember 2012, davon auszugehen sei, dass finanzielle oder wirtschaftliche Aspekte nicht dazu führen können, von Maßnahmen zur Einhaltung von Immissionsgrenzwerten abzusehen. Einen ähnlichen Duktus hat die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom September 2013 betreffend den Luftreinhalteplan Rhein-Main (Darmstadt) wonach bei Schwierigkeiten zur Realisierung der zu ergreifenden Maßnahmen nach Maßgabe des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes allenfalls ein Vorgehen in mehreren Stufen zulässig ist. Aber auch das wäre in einem Luftreinhalteplan darzustellen.

Weiteres Vorgehen:

Der in den Beschlüssen und in dem Konzept von Herr Prof. Dr. Boltze aufgezeigte Weg ist geeignet, eine Verkehrsverflüssigung innerhalb Darmstadts zu erreichen ohne per se so genannte Pfortnerampeln einzurichten. In der Untersuchung wird dagegen exakt die Verkehrslage und die entsprechende Belastungssituation im Sinne der Luftreinhalteplanung berücksichtigt. Angesichts dieser Sach- und Rechtslage beabsichtigt das HMUEKLV als

Maßnahme der Verkehrsverflüssigung, die eine Verbesserung der Luft-, Klima- und Lärmverhältnisse darstellt, folgenden Passus in der Fortschreibung des Plans aufzunehmen:

„Entwicklung eines Gesamtkonzepts zur Verkehrsverflüssigung im innerstädtischen Straßennetz“

In der „Wirkungsanalyse verkehrsbezogener Maßnahmen in Darmstadt durch Modellierung“ war auch die Wirkung von Pfortnerampeln auf den Verkehrsfluss in Darmstadt und damit auf die Schadstoffemissionen des Verkehrs berechnet worden. Mit bis zu 9 % NO₂-Minderung war dies eine der wirksameren Maßnahmen.

In einer detaillierten Prüfung der vorgesehenen Stellen durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt ergaben sich aber an vielen der aufgeführten Punkte Probleme z.B. durch neue Belastungen innerhalb von Wohngebieten oder Sicherheitsbedenken durch einen möglichen Rückstau des Verkehrs bis auf die Autobahn.

In Anbetracht der hohen Schadstoffbelastung in der Wissenschaftsstadt Darmstadt kann auf wirksame Maßnahmen nicht verzichtet werden. Um die vorhandenen Bedenken aufzugreifen und dennoch eine wirksame Alternative zu finden, soll ein Gesamtkonzept zur Verkehrsverflüssigung im innerstädtischen Straßennetz beauftragt und umgesetzt werden. Dabei sollen ein ausreichender Stauraum in wenig sensiblen Gebieten und eine zweckgemäße Erfassung der Verkehrs- und Umweltlage genauso Berücksichtigung finden wie die Behinderung von ÖPNV und Rettungsdiensten.

Prognostizierte Minderung:

Bis zu 9 % oder 3,8 µg/m³ NO₂

Zeitpunkt der Umsetzung:

Ab 2017“

Aufgestellt, 20.08.2015

56 kr-e

Dezernat I

Dezernat III

Dezernat IV

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Cornelia Zuschke
Stadträtin

André Schellenberg
Stadtkämmerer