



AFD-Fraktion  
Holzstr. 2  
64283 Darmstadt

Stadträtin  
**Barbara Akdeniz**

Neues Rathaus am Luisenplatz  
Luisenplatz 5a  
64283 Darmstadt  
Telefon: 06151 13-2854, 13-2855 o. 13-2954  
Telefax: 06151 13-23 09  
Internet: [www.darmstadt.de](http://www.darmstadt.de)  
E-Mail: [dezernatV@darmstadt.de](mailto:dezernatV@darmstadt.de)

Datum  
16.02.2019

Vorgang: *Große Anfrage bezüglich Fahrverbote für Dieselfahrzeuge bis EURO 5 und für Benzinfahrzeuge bis EURO 2 für bestimmte Straßen in Darmstadt (SV-Nr. 2019/0003)*

Sehr geehrter Herr Zabel,  
sehr geehrter Herr Prof. Dr. Schöhl,

grundsätzlich kann ein Großteil der durch Sie gestellten Fragen mit Verweis auf den aktuell in der Offenlage befindlichen Entwurf „Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main 3. Fortschreibung Teilplan Darmstadt“ beantwortet werden.

Dieser liegt vom 22.01.-21.02.2019 im Umweltamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt aus und kann darüber hinaus auch online auf der Homepage des hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) heruntergeladen werden. Weitere Informationen sind ebenfalls unter [www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/umwelt/luftreinhaltung/](http://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/umwelt/luftreinhaltung/) abrufbar.

So lange sich der Entwurf in der Offenlage befindet bzw. die Einwendungsfrist läuft (bis 07.03.2019), muss darauf hingewiesen werden, dass keine endgültigen/verbindlichen Aussagen getroffen werden können. Für die Beantwortung der vorliegenden großen Anfrage wird die Entwurfsversion des Luftreinhalteplans (LRP) vom 21.01.2019 zu Grunde gelegt. Endgültig und in Kraft treten wird der Plan erst mit der Veröffentlichung im Hessischen Staatsanzeiger; dies ist aktuell für den 01.04.2019 geplant.

Im Folgenden wird auf die durch Sie gestellten Fragen eingegangen:

**1. Ist es möglich, die Originalinhalte der Vergleichsvereinbarung zwischen Deutscher Umwelthilfe (DUH) und Verkehrsclub Deutschland (VCD) mit der schwarz-grünen hessischen Landesregierung offengelegt zu bekommen? Wenn JA, dann bitte als Anlage oder ggf. den „Link“ der Quelle im Internet beifügen.**

Der Originaltext des Vergleichs wurde dem Magistrat mit der Vorlage 2019/0048 zur Kenntnis gegeben.



**2. Bedarf es bezüglich der Fahrverbote einer konkreten Anweisung der Hessischen Landesregierung (Umweltministerium)?**

Nein, es bedarf keiner konkreten Anweisung der Hessischen Landesregierung.

Durch die Verankerung der verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung der Schadstoffbelastung in Darmstadt (u.a. Verkehrsbeschränkungen) in der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans (LRP), Teilplan Darmstadt, wird die Umsetzung dieser entsprechenden Maßnahmen verbindlich.

**3. Wie sehen die Übergangsregelungen des Vergleich für die betroffenen Anwohner konkret aus?**

Siehe Antwort Frage 6

**4. Wie sehen die Regelungen für Besucher der betroffenen Anwohner aus?**

Der Entwurf des LRP sieht keine gesonderten Regelungen des Fahrverbots für Besucherinnen und Besucher vor.

**5. Wie sehen die Regelungen des Fahrverbots für Unternehmen und ihren Fahrzeugpark aus?**

Siehe Antwort Frage 6

**6. Welche Ausnahmen sollen gelten? Bitte detaillierte Aufstellung.**

Ausnahmegenehmigungen sind in Kapitel 8.5.2.9.1 auf Seite 72 ff beschrieben.

Ausnahmegenehmigungen sind vorgesehen für: Nachgerüstete Fahrzeuge, zeitlich befristet für Taxis, Fahrzeuge nach § 35 StVO, Schwerbehinderte Personen, Befreiungen für Gewerbetreibende sowie individuelle Ausnahmen (unter den Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV).

Weiterhin werden zeitlich befristete Ausnahmen von den Verkehrsbeschränkungen für Anwohnerinnen und Anwohner bis zum 30. Juni 2020 gewährt. Sollten bis zum 31. März 2020 keine geeigneten Nachrüstsysteme für die betroffenen Fahrzeuge zur Verfügung stehen, verlängert sich die Frist um ein Jahr.

**7. Ist mit den vorgesehenen automatischen Verkehrsüberwachungskontrollen von Lastkraftwagen zur Durchsetzung des Fahrverbotes auch eine automatische Verkehrsüberwachungskontrolle von Personenkraftwagen vorgesehen?**

In Kapitel 8.5.2.11 „Konzept zur Überwachung der streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen“ (S. 75) des LRP Entwurfs wurde festgehalten:

„Im Rahmen der Ahndung von in den Sperrbereichen begangenen Ordnungswidrigkeiten (fließender und ruhender Verkehr) werden, in Ermangelung einer automatisierten Regelung, zunächst händisch die begangenen Verstöße gezielt auf die in 8.5.2.3 genannten Emissionsschlüsselnummern überprüft. Die automatisierte Überwachung der Verkehrsbeschränkungen durch die in der Heinrichstraße und der Hügelstraße aufgestellten Überwachungssäulen ist zu präferieren. Hierzu laufen mit dem Hersteller der Überwachungssäulen Abstimmungsgespräche, um im Rahmen eines Pilotprojekts eine datenschutzrechtlich abgesicherte Lösung zu finden.“

**8. Wenn NEIN (siehe 6.) wie hoch soll die Kommunalpolizei verstärkt und wie oft sollen bezüglich des Fahrverbots Verkehrskontrollen durchgeführt werden?**

Das Überwachungskonzept findet sich unter Kapitel 8.5.2.11 *Konzept zur Überwachung der streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen* des LRP Entwurfs.

**9. Den Medien war u.a. zu entnehmen, dass der innerstädtische Autoverkehr über das Fahrverbot hinaus in der Stadt Darmstadt drastisch reduziert werden soll. Was ist damit gemeint und welche Maßnahmen sind hier vorgesehen.**

In Kapitel 8.5.2.4 *Zusätzliche verkehrslenkende Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsmengen auf der Hängelstraße* des LRP Entwurfs werden Maßnahmen in Ergänzung der Verkehrsbeschränkungen im Bereich der Hängelstraße beschrieben. Hierzu zählen:

- I. 1 statt 2 Fahrstreifen mit Tempo 30 in der Zufahrt des Citytunnels vom Mathildenplatz.
- II. 2 statt 3 Fahrstreifen mit Tempo 30 im Citytunnel.
- III. 2 statt 3 Fahrstreifen mit Tempo 30 im Bereich östliche Ausfahrt Citytunnel Hängelstr. bis Schützenstr.
- IV. Wegnahme eines Fahrstreifens a. d. Aufweitung der westl. Hängelstr. am Knotenpunkt Hängelstr. / Neckarstr.

**10. Ist die Messreihe über lange Jahre an der Hängelstraße nunmehr nach dem Fahrverbot nicht mehr maßgeblich für Grenzwertüberschreitungen, wegen dem Fokus der wesentlich höheren Messwerte mit dem Passivsammler in dieser Straße?**

Grundsätzlich sind für die Luftreinhaltung immer die aktuellen Messwerte, nicht die der vergangenen Jahre, maßgeblich. Neben den Messstationen (NOx-Analysator) in der Hängelstraße und Rudolf-Müller-Anlage werden durch das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) auch sogenannte Passivsammler zur Erhebung von NO<sub>2</sub>-Immisionsbelastungen eingesetzt. Die durch Passivsammler erhobenen Messwerte sind, bezogen auf die Ermittlung von Jahresmittelwerten, grundsätzlich vergleichbar mit Messungen an Messstationen.

**11. Ist für die Messvorrichtung an der Hängelstraße ein Errichterprotokoll vorhanden?**

Hierzu liegen dem Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt keine Informationen vor. Diese Frage ist an das HLNUG als Betreiber der Messstationen zu richten

**12. Wenn NEIN, wann wird dieses Errichterprotokoll nachgeholt und dokumentiert?**

Sie Antwort auf Frage 11.

**13. Wenn JA und bereits vorhanden, bitte das Errichterprotokoll bei- und offenlegen?**

Sie Antwort auf Frage 11.

**14. Gilt in der Hängelstraße nunmehr ab sofort ausschließlich der kurz vorher ins Verfahren einmalig eingebrachte und umstrittene Passivsammler (mit 72 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> im Jahresmittel 2017) für alle weitere Messungen 2019 und folgend? Oder wird wieder die vom Umweltministerium des Landes Hessen über lange Jahre hinweg -als die vom Ministerium selber gültig erklärte einzige Messart- und vorrichtung- geltende Messstelle der Hängelstraße wieder als Basis gelten (korreliert mit 9.)?**

Siehe Kapitel 1.3 & 1.3.6 sowie Kapitel 8.6 des LRP Entwurfs. Passivsammlerdaten werden durch das HMUKLV bei der Beurteilung der Belastungssituation sowie bei der Bewertung der Wirksamkeit der ergriffenen oder zu ergreifenden Maßnahmen ebenso einbezogen wie die weiterhin integralen Messstationen in der Hängelstraße und Rudolf-Müller-Anlage (Referenzmessstation).

**15. Sind die Messvorrichtungen in der Hängelstraße -also sowohl die alte Messvorrichtung als auch die neue in Form des Passivsammlers in den vom Bundesumweltministerium vorgesehenen Prüfungskatalog aufgenommen worden?**

Hierzu liegen keine Informationen vor. Diese Frage ist an das HLNUG als Betreiber der Messstationen zu richten.

**16. Wenn nicht, wann erfolgt diese Überprüfung, die das Umweltministerium des Bundes flächendeckend im November 2018 für ganz Deutschland durch den TÜV angekündigt hat?**

Siehe Antwort auf Frage 15.

**17. Wann ist mit einer Durchführung bzw. Beendigung dieser Überprüfung durch den TÜV zu rechnen?**

Siehe Antwort auf Frage 15.

**18. Warum wurde über viele Jahre hinweg mit der „alten“ Messstelle und -vorrichtung in der H<sub>ü</sub>gelstraße gemessen, wenn diese jetzt plötzlich wegen der neuen Messstelle (Passivsammler) nicht mehr Gültigkeit haben sollte (war angeblich maßgeblich für den Vergleich)?**

Nach wie vor ist die amtliche Messstation (NO<sub>x</sub>-Analysator) in der H<sub>ü</sub>gelstraße, gemeinsam mit der Referenzmessstation in der Rudolf-Müller-Anlage, ein integraler Bestandteil des Luftmessnetzes Hessen. Von einer fehlenden Gültigkeit, wie Ihre Fragestellung sie suggeriert, ist dem Magistrat nichts bekannt.

Im Unterschied zu Passivsammlermessungen können nur an den Messstationen in Echtzeit gemessene Luftverunreinigungen (wie NO, NO<sub>2</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, Benzol u.a.) sowie meteorologische Einflussgrößen (wie Windrichtung, Temperatur, Luftfeuchtigkeit u.a.) zeitnah zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin ist es auch ausschließlich mit NO<sub>x</sub>-Analysatoren möglich, Stundengrenzwertüberschreitungen (bspw. NO<sub>2</sub>) zu erfassen, nicht aber mit Passivsammlern. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt stellt in diesem Zusammenhang jedoch grundsätzlich fest, dass Passivsammler als Messsystem in Hessen (und Darmstadt) bereits seit mehreren Jahren im Einsatz sind und das HLNUG als Anlagenbetreiber erfahren im Umgang mit diesem Messverfahren ist.

Zweifel ergeben sich jedoch an Passivsammler „DaH8“ im Steigungsbereich der Ausfahrt des City-Tunnels. Er wurde 2014 im Zuge einer kleinräumigen Rastermessung des HLNUG in der H<sub>ü</sub>gelstraße in Betrieb genommen. Ziel dieser Rastermessungen war es, Aufschluss über kleinräumige Ausbreitungen der Stickstoffdioxidbelastung (NO<sub>2</sub>) in der H<sub>ü</sub>gelstraße zu erlangen und die modellbasierten Ausbreitungsrechnungen des HMUKLV zu validieren. Der Passivsammler DaH8, der heute noch als einziger aus der Rastermessung verblieben ist, zeigte laut Jahresbericht 2016 der HLNUG für 2014-2015 die mit Abstand höchsten Messwerte aller in der H<sub>ü</sub>gelstraße angebrachten Passivsammler und wurde zur weiterführende Überwachung der NO<sub>2</sub>-Konzentration nach Beendigung der Rastermessung neben dem Messpunkt DaH0 (als Referenz an der amtlichen Messstation selbst) bis heute beibehalten. Erst im Herbst 2018 wurde er erstmalig als maßgebliche Kenngröße an das Umweltbundesamt nachgemeldet

Der Passivsammler DaH8 bildet, aufgrund seiner speziellen Positionierung, eine sehr kleinräumige Sondersituation besonders hoher Belastung ab, der weiterhin besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Da die Messwerte des Passivsammlers stark von den Messwerten der amtlichen Messstation H<sub>ü</sub>gelstraße (weniger als 50 Meter entfernt) abweicht und die Messstation selbst bereits die Vorgaben der BImSchV, erfüllt an Orten besonders hoher Immissionsbelastung zu messen, ist es die Auffassung des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt, dass DaH8 weder geeignet ist die Belastung im Stadtgebiet noch in der H<sub>ü</sub>gelstraße selbst, oder gar für 100 m Straße repräsentativ abzubilden und daher auch nicht maßgeblich für die Luftreinhalteplanung in Darmstadt sein kann.

Hierzu hatte die Wissenschaftsstadt Darmstadt bereits im Vorfeld der Verhandlung im Verwaltungsgerichtlichen Streitverfahren der DUH/VCD gegen das Land Hessen zur Luftreinhaltung in Darmstadt eine entsprechende Eingabe formuliert und vor Gericht vorgetragen. Dem ist das Verwaltungsgericht Wiesbaden jedoch nicht gefolgt.

**19. Was waren die Gründe für den Wechsel von der „alten“ Messstelle zur neuen Messstelle mit dem Passivsammler in der Hugelstrae?**

Siehe Kapitel 1.3 & 1.3.6 des LRP Entwurfs. Darüber hinaus gehende Gründe können nur durch das HLNUG als Betreiber der Messstationen mitgeteilt werden.

**20. Was soll mit den angekündigten Blitzgeräten hinsichtlich der Einhaltung des Fahrverbots in der Hügel -und Heinrichstraße erreicht werden (lediglich die Einhaltung einer Geschwindigkeitsbegrenzung)?**

Siehe Kapitel 8.3.2.3 des LRP Entwurfs. Verstöße gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen sollen geahndet werden und die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen soll durchgesetzt werden. Neben einer Verbesserung des „LOS“ (level of service) in den entsprechenden Straßenabschnitten wird hierdurch auch die Unfallhäufigkeit sowie das Emissionsverhalten der dort verkehrenden Fahrzeuge verbessert (siehe Studie Umweltbundesamt zu Auswirkungen von Tempo 30 [www.umweltbundesamt.de/themen/tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen-wirkt](http://www.umweltbundesamt.de/themen/tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen-wirkt)).

**21. Wie hoch sind die rein simulierten Messungen (NOx) in der gesamten Heinrichstraße?**

Mit der Frage bleibt offen, was mit „simulierten Messungen“ gemeint ist. Sind modellbasierte Berechnungen der NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung gemeint, so sind diese in Kapitel 6.2 des Entwurfs des LRP dargestellt.

**22. Gelegentlich wurde auch von Messungen durch Passivsammler in der Heinrichstraße gesprochen. Wie lange war dort die Messreihe und welche Messwerte wurden dort aufgezeichnet?**

Siehe Kapitel 1.3.4 des LRP Entwurfs. In der Heinrichstraße werden seit 2016 Passivsammler-Messungen (NO<sub>2</sub>) durchgeführt. An Passivsammler DaHe2 in der Heinrichstraße ist die Belastung rückläufig. So wurde in 2016 noch ein Jahresmittelwert (JMW) von 59,8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  NO<sub>2</sub> gemessen, in 2017 bereits 56,8 und in 2018 54,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  NO<sub>2</sub>.

**23. Wie hoch sind die simulierten Messungen (NOx) in den umliegenden Straßen der Heinrichstraße?**

Sind modellbasierte Berechnungen der NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung gemeint, so sind diese in Kapitel 6.2 des Entwurfs des LRP dargestellt. Das unter der Annahme, dass sämtliche Diesel-Fahrzeuge (inkl. Euro-6) nicht mehr in Hügel- und Heinrichstraße fahren dürfen, berechnete „worst-case“ Szenario der NO<sub>2</sub>-Belastungssituation wird in Kapitel 8.5.2.6 des LRP Entwurfs erlauert.

**24. Wie hoch sind die simulierten Messungen (NOx) in der gesamten Hugelstrae?**

Sind modellbasierte Berechnungen der NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung gemeint, so sind diese in Kapitel 6.2 des Entwurfs des LRP dargestellt.

**25. Wie hoch sind die simulierten Messungen in den umliegenden Straßen der Hugelstrae insbesondere inklusive der (simulierten) Messwerte im Tunnel?**

Sind modellbasierte Berechnungen der NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung gemeint, so sind diese in Kapitel 6.2 des Entwurfs des LRP dargestellt. Das unter der Annahme, dass sämtliche Diesel-Fahrzeuge (inkl. Euro-6) nicht mehr in Hügel- und Heinrichstraße fahren dürfen, berechnete „worst-case“ Szenario der NO<sub>2</sub>-Belastungssituation wird in Kapitel 8.5.2.6 erlauert.

**26. Wie genau und verlässlich sind die per Simulation ermittelten Werte und wie gut korrespondieren sie mit den echt gemessenen Werten?**

Wie exakt und verlässlich die modellbasierten Berechnungen der NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung des hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) sind, entzieht sich der Kenntnis des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Das HMUKLV ist als planaufstellende Behörde zuständig für die Berechnungen der NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung. Unter Kapitel

4.2.2 im Entwurf des LRP werden genauere Angaben zur Art der modellbasierten Berechnungen gemacht.

**27. Sind die per Simulation ermittelten Werte gerichtsrelevant?**

Im Verwaltungsgerichtlichen Streitverfahren der DUH/VCD gegen das Land Hessen zur Luftreinhaltung in Darmstadt hat keine der Parteien, auch nicht das Verwaltungsgericht selbst, Zweifel an der Richtigkeit oder hinreichenden Genauigkeit der durch das HMUKLV durchgeführten Berechnungen erhoben.

**28. Welche Abschnitte sind durch das Fahrverbot in der Heinrichstraße und Hugelstraße betroffen?**

Siehe Kapitel 8.5.2.1 des Entwurfs des LRP. Es werden die Heinrichstraße zwischen Heidelberger Straße und Karlstraße sowie die Hugelstraße zwischen östlicher Tunnelausfahrt und Karlstraße von Fahrverboten für Diesel-Fahrzeuge bis Euro-5 und Benziner bis Euro-2 betroffen sein.

**29. Die Bundesregierung hat den Gesetzentwurf bzgl. der Angemessenheit von Fahrverboten auf den Weg gebracht. Hierin ist vorgesehen, dass keine Kommune ein Fahrverbot für irgendeine Straße auferlegen muss, sofern die NOx-Werte an den Messstellen nicht  $50 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  im Jahresmittel überschreiten. Wird die Entscheidung/Beschluss der Stadtverordnetenversammlung keine Fahrverbote durchzuführen, dann beachtet und das Fahrverbot für Hugelstraße und Heinrichstraße aufgehoben („alte“ Messstelle Hugelstraße wurde von unter  $50 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  im Jahresmittel für das Jahr 2018 ausgegangen)?**

Sollte sich die Rechtslage zukünftig ändern, wird auch das Land Hessen den Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Darmstadt fortschreiben müssen. Zum aktuellen Zeitpunkt ist unserer Kenntnis nach offen, ob eine angestrebte Änderung der 39. BImSchV durchführbar ist und weiterhin angestrebt wird.

**30. Wie hoch war nunmehr der Messwert des Jahresmittels mit der „alten“ Messstelle in der Hugelstraße für 2018 im Jahresmittel?**

Der Jahresmittelwert 2018 lag an der amtlichen Messstation in der Hugelstraße bei  $49,56 \mu\text{g}/\text{m}^3$

**31. Wenn NEIN, heißt das, dass die kommunale Mehrheitsentscheidung der Stadt Darmstadt durch das Stadtparlament durch den Vergleich des Fahrverbots zwischen DHU und VCD und der Landesregierung Hessen für diese beiden Straßen komplett missachtet wird?**

Siehe Antwort auf Frage 29.

Mit freundlichen Grüßen

  
Barbara Akdeniz  
Stadträtin

Anmerkung: Die Fragen wurden exakt so aufgeführt wie von der AFD-Fraktion eingereicht.



AfD-Fraktion Holzstr. 2 64283 Darmstadt

An das Stadtverordneten-Büro  
der Stadt Darmstadt

23.1.2019

## **Große Anfrage bezüglich Fahrverbote für Dieselfahrzeuge bis EURO 5 und für Benzinfahrzeuge bis EURO 2 für bestimmte Straßen in Darmstadt**

1. Ist es möglich, die Originalinhalte der Vergleichsvereinbarung zwischen Deutscher Umwelthilfe (DUH) und Verkehrsclub Deutschland (VCD) mit der schwarz-grünen hessischen Landesregierung offengelegt zu bekommen?

Wenn JA, dann bitte als Anlage oder ggf. den „Link“ der Quelle im Internet beifügen.

2. Bedarf es bezüglich der Fahrverbote einer konkreten Anweisung der Hessischen Landesregierung (Umweltministerium)?

3. Wie sehen die Übergangsregelungen des Vergleich für die betroffenen Anwohner konkret aus?

4. Wie sehen die Regelungen für Besucher der betroffenen Anwohner aus?

5. Wie sehen die Regelungen des Fahrverbots für Unternehmen und ihren Fahrzeugpark aus?

6. Welche Ausnahmen sollen gelten? Bitte detaillierte Aufstellung.

7. Ist mit den vorgesehenen automatischen Verkehrsüberwachungskontrollen von Lastkraftwagen zur Durchsetzung des Fahrverbots auch eine automatische Verkehrsüberwachungskontrolle von Personenkraftwagen vorgesehen?

8. Wenn NEIN (siehe 6.) wie hoch soll die Kommunalpolizei verstärkt und wie oft sollen bezüglich des Fahrverbots Verkehrskontrollen durchgeführt werden?

9. Den Medien war u.a. zu entnehmen, dass der innerstädtische Autoverkehr über das Fahrverbot hinaus in der Stadt Darmstadt drastisch reduziert werden soll. Was ist damit gemeint und welche Maßnahmen sind hier vorgesehen.

10. Ist die Messreihe über lange Jahre an der Hängelstraße nunmehr nach dem Fahrverbot nicht mehr maßgeblich für Grenzwertüberschreitungen, wegen dem Fokus der wesentlich höheren Messwerte mit dem Passivsammler in dieser Straße?

11. Ist für die Messvorrichtung an der Hängelstraße ein Errichterprotokoll vorhanden?



12. Wenn NEIN, wann wird dieses Errichterprotokoll nachgeholt und dokumentiert?
13. Wenn JA und bereits vorhanden, bitte das Errichterprotokoll bei- und offenlegen?
14. Gilt in der Hugelstrae nunmehr ab sofort ausschließlich der kurz vorher ins Verfahren einmalig eingebrachte und umstrittene Passivsammler (mit  $72 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  im Jahresmittel 2017) für alle weitere Messungen 2019 und folgend? Oder wird wieder die vom Umweltministerium des Landes Hessen über lange Jahre hinweg -als die vom Ministerium selber gültig erklärte einzige Messart- und vorrichtungsgeltende Messstelle der Hugelstrae wieder als Basis gelten (korreliert mit 9.)?
15. Sind die Messvorrichtungen in der Hugelstrae -also sowohl die alte Messvorrichtung als auch die neue in Form des Passivsammlers in den vom Bundesumweltministerium vorgesehenen Prufungskatalog aufgenommen worden?
16. Wenn nicht, wann erfolgt diese Überprüfung, die das Umweltministerium des Bundes flächendeckend im November 2018 für ganz Deutschland durch den TÜV angekündigt hat?
17. Wann ist mit einer Durchführung bzw. Beendigung dieser Überprüfung durch den TÜV zu rechnen?
18. Warum wurde über viele Jahre hinweg mit der „alten“ Messstelle und -vorrichtung in der Hugelstrae gemessen, wenn diese jetzt plötzlich wegen der neuen Messstelle (Passivsammler) nicht mehr Gültigkeit haben sollte (war angeblich maßgeblich für den Vergleich)?
19. Was waren die Gründe für den Wechsel von der „alten“ Messstelle zur neuen Messstelle mit dem Passivsammler in der Hugelstrae?
20. Was soll mit den angekündigten Blitzgeräten hinsichtlich der Einhaltung des Fahrverbots in der Hügel- und Heinrichstraße erreicht werden (lediglich die Einhaltung einer Geschwindigkeitsbegrenzung?)?
21. Wie hoch sind die rein simulierten Messungen (NOx) in der gesamten Heinrichstraße?
22. Gelegentlich wurde auch von Messungen durch Passivsammler in der Heinrichstraße gesprochen. Wie lange war dort die Messreihe und welche Messwerte wurden dort aufgezeichnet?
23. Wie hoch sind die simulierten Messungen (NOx) in den umliegenden Straßen der Heinrichstraße?
24. Wie hoch sind die simulierten Messungen (NOx) in der gesamten Hugelstrae?
25. Wie hoch sind die simulierten Messungen in den umliegenden Straßen der Hugelstrae insbesondere inklusive der (simulierten) Messwerte im Tunnel?
26. Wie genau und verlässlich sind die per Simulation ermittelten Werte und wie gut korrespondieren sie mit den echt gemessenen Werten?
27. Sind die per Simulation ermittelten Werte gerichtsrelevant?





28. Welche Abschnitte sind durch das Fahrverbot in der Heinrichstraße und Hugelstraße betroffen?

29. Die Bundesregierung hat den Gesetzentwurf bzgl. der Angemessenheit von Fahrverboten auf den Weg gebracht. Hierin ist vorgesehen, dass keine Kommune ein Fahrverbot für irgendeine Straße auferlegen muss, sofern die NO<sub>x</sub>-Werte an den Messstellen nicht 50 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> im Jahresmittel überschreiten. Wird die Entscheidung/Beschluss der Stadtverordnetenversammlung keine Fahrverbote durchzuführen, dann beachtet und das Fahrverbot für Hugelstraße und Heinrichstraße aufgehoben („alte“ Messstelle Hugelstraße wurde von unter 50 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> im Jahresmittel für das Jahr 2018 ausgegangen)?

30. Wie hoch war nunmehr der Messwert des Jahresmittels mit der „alten“ Messstelle in der Hugelstraße für 2018 im Jahresmittel?

31. Wenn NEIN, heißt das, dass die kommunale Mehrheitsentscheidung der Stadt Darmstadt durch das Stadtparlament durch den Vergleich des Fahrverbots zwischen DHU und VCD und der Landesregierung Hessen für diese beiden Straßen komplett missachtet wird?

Für die AfD-Fraktion

J. Zabel W. Schübe