

# Kampf um Fahrverbot

Die Stadt Darmstadt wird verklagt. Unterdessen gibt es Kritik an den Plänen für eine Videoüberwachung.



Seit November 2015 hat Darmstadt eine Umweltzone. Auf zwei Straßen in der Innenstadt, die stark belastet sind, drohen Fahrverbote für etliche Diesel-Fahrzeuge. ANDREAS ARNOLD/DPA

## Verbände und Land streben Vergleich an

Das Verwaltungsgericht Wiesbaden vertagt eine Entscheidung zu Fahrverboten in Darmstadt auf den 19. Dezember

Von Jens Joachim

Der Überraschungseffekt ist Rolf Hartmann, dem Vorsitzenden Richter der 4. Kammer des Wiesbadener Verwaltungsgerichts, gelungen: Nach sechseinhalb Stunden sollte am späten Mittwochnachmittag im Sitzungssaal 1026 eigentlich das Urteil zu möglichen Fahrverboten in Darmstadt verkündet werden. So hatte es Hartmann angekündigt. Doch der Richter zog es vor, die mündliche Verhandlung nochmals aufzunehmen, um auszuloten, ob nicht doch eine gütliche Einigung zwischen den streitenden Parteien zu erreichen wäre.

„Wir wollen vermeiden, dass eine möglicherweise nicht vernünftige Regelung realisiert wird und dann zum Mahnmal dieses Verfahrens wird“, sagte Hartmann. Er meinte damit einen

Vorschlag von Vertretern des Umweltministeriums, die während der mündlichen Verhandlung gegen den ausdrücklichen Willen der Stadt vorgeschlagen hatten, die Heinrichstraße – eine wichtige und stark mit Abgasen belastete West-Ost-Verbindung – als Einbahnstraße in östlicher Fahrtrichtung auszuweisen. Weil auch die gegen das Land klagende Deutsche Umwelthilfe und der Verkehrsclub Deutschland die verkehrspolitische Sinnhaftigkeit des Vorschlags bezweifelten, zeigten sich sowohl die Vertreter der beiden Verbände als auch des Landes dazu bereit, in den nächsten drei Wochen außergerichtlich Vergleichsverhandlungen zu führen. Es könnte deutschlandweit der erste Vergleich in einem Diesel-Fahrverbotsverfahren werden.

Den Termin zur Verkündung einer Entscheidung legte Richter Hartmann für den 19. Dezember fest, wenn die mit drei Berufs- und zwei ehrenamtlichen Richtern besetzte Kammer auch über den Luftreinhalteplan für Wiesbaden verhandeln wird.

Ziel der Vergleichsverhandlungen soll nach den Worten von Hartmann sein, „schnellstmöglich“ zu einer Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid im Darmstädter Stadtgebiet zu kommen, was schon seit mehreren Jahren nicht der Fall ist. Darmstadt überschreitet den EU-Grenzwert für das gesundheitsschädliche Stickstoffdioxid regelmäßig deutlich. Statt der erlaubten 40 Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresmittelwert waren es 2017 bis zu 72 Mikrogramm.

Die Wissenschaftsstadt landete damit – nach München und Stuttgart – auf dem dritten Platz der 15 deutschen Städte mit den höchsten Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen im vorigen Jahr. Auf ausdrücklichen Wunsch des Darmstädter Rechtsamtsleiters Torsten Neckar wurde protokolliert, dass der mögliche Vergleich von der Zustimmung der Stadt nicht abhängig sei.

Jürgen Resch, der Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, äußerte sich nach der von Richter Hartmann vermittelten Einigungsmöglichkeit zufrieden: „Es war das erste Mal, dass wir ein konkretes Konzept bekommen haben, das auch Diesel-Fahrverbote vorsieht.“

### Fahrverbote drohen für die Hängel- und Heinrichstraße

Margita Mang, die für den Immissionsschutz zuständige Referatsleiterin im hessischen Umweltministerium, erläuterte dem Gericht auch ein neues „vorläufiges Gesamtkonzept“, das im nächsten Jahr in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Darmstadt münden soll. Das Konzept sieht vor, dass künftig nur Diesel-Fahrzeuge mit der Euro-Norm 6 den stark belasteten Citytunnel, die Hängelstraße und die Heinrich-

straße befahren dürfen. Nachgerüstete Fahrzeuge mit der Euro-norm 4 und 5 sollen nach den Vorstellungen des Ministeriums nicht die Straßen nutzen dürfen, was allerdings bei den Verbänden und der Stadt auf Unverständnis stieß.

Die Stadt verwies vor Gericht auf ihren 200 Vorhaben umfassenden „Green City Plan“. Der Vorsitzende Richter Hartmann hielt die Projekte allerdings nicht für ausreichend, um den Grenzwert zu erreichen: „Der Vorschlag der Stadt kann nicht die Alternative sein“, sagte Hartmann.

Darmstadts Oberbürgermeister Jochen Partsch (Grüne) kündigte an, als unmittelbar betroffene Stadt „selbstverständlich“ an den Gesprächen zwischen den Verbänden und dem Land teilzunehmen. „Alles andere wäre der Bürgerschaft nicht zu vermitteln und auch der sachgerechten Beurteilung der Problematik vor Ort nicht angemessen“, teilte der Oberbürgermeister mit. Er hält sowohl die vom Land vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung auf der Heinrichstraße, die von der Stadt vorgeschlagene, aber vom Land abgelehnte Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf der Heinrichstraße sowie den Vorschlag des Landes, nachgerüstete Diesel-Fahrzeuge für die Hängelstraße zu sperren, für „das falsche Signal“.