

Dezernat VI
Stadtrat Paul Georg Wandrey

Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Fraktionsbüro der AfD Darmstadt
Business Park Pfungstadt
Werner-von-Siemens-Straße 2
64319 Pfungstadt

Stadtrat
Paul Georg Wandrey

Neues Rathaus am Luisenplatz
Luisenplatz 5a
64283 Darmstadt
Telefon: 06151 13-4490 oder 4491
Telefax: 06151 13-474490
Internet: <http://www.darmstadt.de>
E-Mail: dezernatVI@darmstadt.de

Datum
30.08.2023

Ihre große Anfrage zum Thema Mobilität und Berücksichtigung wirtschaftlicher Interessen von Unternehmen in Darmstadt

Sehr geehrter Herr Fraktionsvorsitzender Zabel, sehr geehrter Herr Stadtverordneter Dr. Ballhorn,

Ihre große Anfrage vom 07.08.2023 beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Wie werden die Belange von Darmstädter Unternehmen beim Bau und Umbau der Darmstädter Verkehrswege grundsätzlich berücksichtigt und sichergestellt?

Antwort:

Die während der Planung, des Baus oder Umbaus von Verkehrswegen beteiligten Dezernate, Ämter und Dienststellen der Wissenschaftsstadt Darmstadt stehen grundsätzlich und kontinuierlich auf der leitenden und operativen Ebene intern untereinander sowie extern in unterschiedlichen Beteiligungs- und Dialogformaten im Rahmen unserer Möglichkeiten mit Wirtschaftsverbänden und Kammern sowie maßnahmenbezogen mit betroffenen Unternehmen im Austausch, um deren Belange grundsätzlich berücksichtigen zu können und gegebenenfalls sicherzustellen.

In diesem Zusammenhang werden je nach personeller Verfügbarkeit und Ressourcen verkehrliche Planungen unter Berücksichtigung aller Mobilitätsgruppen und Verkehrsarten beurteilt und nach positiver Gesamteinschätzung weiterverfolgt und priorisiert.

Frage 2:

Gibt es für Unternehmen, die auf Schwertransporte angewiesen sind, Wirtschaftsklimavorbehalte“ bei der Umsetzung von Radwegen, wenn durch die Radwegekonzepte wirtschaftliche Nachteile für das Unternehmen entstehen? Gibt es ggf. „Wirtschaftsklimavorbehalte“ auch für andere Arten der Unternehmensmobilität bei Darmstädter Unternehmen (Logistik, Durchfahrten etc.)?

Mitglied
im
Erfolgsfaktor
Familie



Antwort:

Schwertransporte oder vergleichbare Sonderereignisse sind im Einzelfall zu prüfen und mögliche Konflikte im Vorhinein mit der Stadtverwaltung zu eruieren und abzustimmen. Wirtschaftliche Nachteile für Unternehmen sind uns offiziell nicht bekannt.

Es ist unser Ziel, dass Industrie und Gewerbe weiterhin in Darmstadt angesiedelt bleiben. Zu der Erreichung dieses Ziels gehören auch angemessene und ausreichende Transportwege. Hierzu finden auch Einzelgespräche statt.

Frage 3:

Welche finanziellen Belastungen haben insbesondere Handwerker mit Dieselfahrzeugen zur Nutzung der Dieselfahrverbotszonen bzw. welcher Wirtschaftszweig ist nach Erkenntnissen des Magistrats auch noch davon betroffen? Zusätzlich: Wie viele Unternehmen sind insgesamt davon betroffen?

Antwort:

Zur Einhaltung des Stickstoffdioxidgrenzwertes auf der Grundlage der Vergleichsvereinbarung des Landes Hessen mit der Deutschen Umwelthilfe e.V. und dem Verkehrsclub Deutschland e.V. wurden ab dem 01.06.2019 zwei streckenbezogene Verkehrsbeschränkungen (keine Zonen) in besonders belasteten Straßenabschnitten im Stadtgebiet (Heinrichstraße zwischen Heidelberger Straße und Karlstraße, 640 Meter und Hängelstraße zwischen östlicher Tunnelausfahrt und Karlstraße, 330 Meter) seitens des Hessischen Umweltministeriums eingerichtet. Davon betroffen sind Dieselfahrzeuge der Euro-Normen 1 bis 5 und „Benziner“ der Euro-Normen 0 bis 2.

Zusätzlich dazu dürfen keine Busse oder LKW der Euro-Normen I bis V im betroffenen Abschnitt der Heinrichstraße verkehren. Darüber hinaus gelten die Regelungen und Verkehrsbeschränkungen der bereits stadtweit geltenden Umwelt- und LKW-Durchfahrtverbotszone und des LKW-Nachtfahrverbotes weiterhin.

Ansässigen - und jenseits der von Verkehrsbeschränkungen betroffenen Abschnitte der Heinrich- und Hängelstraße - gelegenen Gewerbebetrieben können individuelle Ausnahmen auf Antrag bei der Straßenverkehrsbehörde gewährt werden. Hierzu müssen bestimmte Voraussetzungen des gültigen Luftreinhalteplans erfüllt sein. Die finanzielle Belastung durch das Dieselfahrverbot betragen je nach beantragter Dauer der beantragten Ausnahmegenehmigung zwischen 20 € (Zeitraum: ein Monat) bis 100 € (Zeitraum: ein Jahr) pro Fahrzeug. Bei den betroffenen Betrieben lässt sich kein spezifisches Gewerk identifizieren. Im Jahr 2022 waren 23 unterschiedliche Unternehmen und 4 Privatpersonen betroffen.

Frage 4:

Welche Regelungen gelten bei Anlieferungen für Unternehmen aus der Logistik- und Zuliefererbranche in der Innenstadt und wie werden solche zeitkritischen Anlieferungen bei der Bauplanung insbesondere von Radwegen berücksichtigt und sichergestellt?

Antwort:

Grundlegend ist die Be- und Entladung für Unternehmen aus der Logistik- und Zuliefererbranche im gesamten Stadtgebiet zwischen 06:00 – 20:00 Uhr möglich. Davon ausgenommen ist der Kernbereich der Innenstadt (Fußgängerzone), welche lediglich von Anlieferungsverkehren im Zeitraum von 06:00 – 12:00 Uhr genutzt werden darf.

Ein Zusammenhang zwischen den zeitlichen Beschränkungen und der von Ihnen beschriebenen Bauplanung von Radwegen ist uns nicht bekannt.

Frage 5:

Wie wird sichergestellt, dass Krankentransporte und soziale Dienste ohne Zeitverzug und ortsnah ausreichend Parkplätze erhalten?

Antwort:

Grundsätzlich haben soziale Dienste die Möglichkeit einen Parkausweis für soziale Dienste zu erwerben. Mit diesem Ausweis ist es möglich z.B. im eingeschränkten Haltverbot oder in Parkzonen unabhängig von der Höchstparkdauer oder den Gebühren zu parken.

Aufgrund des hohen Parkdrucks in vielen Bereichen im Stadtgebiet, ist es oft nicht zuverlässig möglich überhaupt einen legalen Stellplatz zu erhalten. Dies gilt sowohl für Anwohnende als auch für Gäste oder soziale Dienste. Unter anderem aus diesem Grund wurde die Parkraumbewirtschaftung im Stadtgebiet eingeführt und sukzessive erweitert. Die Erfahrungen zeigen, dass der gesenkte Parkdruck besonders für Menschen, die jeden Tag auf ihr Fahrzeug angewiesen sind, dazu beiträgt wieder zuverlässiger einen legalen Stellplatz zu erhalten. Davon profitieren natürlich auch Soziale Dienste, Gäste oder z.B. Paketdienstleister.

Frage 6:

Gibt es grundsätzlich eine Zusammenarbeit zwischen dem städtischen Mobilitätsamt mit den entsprechenden funktional gleichartigen Bundes- und Landesbehörden, um die wirtschaftlichen Belange von Unternehmen sicherzustellen an die Verkehrsknotenpunkte der Landes- und Bundesstraßen außerorts zu gelangen?

Antwort:

Im Rahmen sich verzahnender Straßenbaulasten und Verantwortlichkeiten finden in Bezug auf überregionale Handlungsfelder maßnahmenbezogene Gespräche und Abstimmungen statt. Je nach Maßnahmenart und deren Örtlichkeit werden unterschiedliche Akteure und Projektverantwortliche hinzugezogen, um die jeweiligen Interessen und Projekthintergründe zu eruieren. Grundlegend ist die Erreichbarkeit über das bestehende Verkehrsnetz und die überregionale Anbindung an angrenzende Gebietskörperschaften sichergestellt.

Frage 7:

Wie viele innerstädtische Durchfahrten von Unternehmen genutzten Fahrzeugen gibt es in Darmstadt (z. B. täglich und pro Jahr)? Wie sind diese von Nord nach Süd und von Ost nach West und umgekehrt verteilt? Wie sind innerstädtische Durchfahrten bzgl. Schwerlastverkehr und anderen Nutzungsarten aufgeteilt.

Antwort:

Dem Magistrat liegen diesbezüglich keine vollständig empirisch erhobenen Daten bzw. Zahlen vor. Punktuell und anlassbezogen werden eigene Verkehrserhebungen durchgeführt, welche Auskünfte über die aktuellen Verkehrsmengen – getrennt nach verschiedenen Verkehrsmitteln (Zu Fuß Gehende, Radfahrende, Kfz- und Schwerverkehr) – liefern. Als Planungsgrundlage dient darüber hinaus die Verkehrsdatenbasis Rhein-Main und das damit gespeiste Verkehrsmodell, welche Anhaltspunkte zum Verkehrsaufkommen und deren räumliche Verteilung über das gesamte Stadtgebiet und die angrenzenden Gebietskörperschaften abdeckt.

Daraus geht hervor, dass insbesondere die Ost-West-Verbindungen über den Martin-Luther-King-Ring / Carl-Schenck-Ring sowie der Verlauf der B26 (Rheinstraße, Bleichstraße, Landgraf-Georg-Straße, Hanauer Straße) vermehrt vom Schwerlastverkehr genutzt werden.

Zur weiteren Information und Einschätzung: Auf Grundlage der Daten des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) weist der aktuelle Statistikbericht „Mobilität der Wissenschaftsstadt Darmstadt“ zum Stichtag 01.01.2023 insgesamt 12.693 zugelassene gewerblich angemeldete PKW sowie 4.530 LKW aus.

Frage 8:

Wie viele unternehmerisch motorisierte An- und Abfahrten im Bereich Darmstadt gibt es (z.B. täglich und pro Jahr) zum Be- und Entladen als Zulieferer oder Servicegeber in Darmstadt?

Antwort:

Dem Magistrat liegen diesbezüglich keine kontinuierlich erfassten empirischen Datensätze vor. Im Zuge einer wissenschaftlich begleiteten, einmaligen (und nicht repräsentativen) Verkehrserhebung (Zeitraum 22.11.2022 – 24.11.2022, zwischen 6:00 Uhr und 12:30 Uhr) wurden im innerstädtischen Kernbereich (Fußgängerzone) insgesamt 654 temporäre Park- und Haltevorgänge von Fahrzeugen registriert, die auf Wirtschaftsverkehre zurückzuführen sind.

Frage 9:

Mit welchen benachbarten Kommunen werden Planungen und Abstimmungen hinsichtlich der Mobilität für Unternehmer und Unternehmen geführt, um die Durchfahrt, das Be- und Entladen und Schwertransporte in Darmstadt sicherzustellen?

Antwort:

Im Rahmen sich verzahnender oder angrenzender Straßenbaulasten und Verantwortlichkeiten finden in Bezug auf überregionale Handlungsfelder maßnahmen- und anlassbezogene Gespräche und Abstimmungen statt. Je nach Maßnahmenart und deren Örtlichkeit werden unterschiedliche Akteure und Projektverantwortliche hinzugezogen, um die jeweiligen Interessen und Projekthintergründe zu eruieren.

Mit freundlichen Grüßen



Paul Georg Wandrey
Stadtrat

Verteiler:

- Büro der Stadtverordnetenversammlung und Gremiendienste
- Büro des Herrn Oberbürgermeisters
- Pressestelle zur Kenntnis zur Veröffentlichung
- Amt 66