

# DARMSTADT OHNE NORD-OST- „UMGEHUNG“

## Informationen & Argumente

## JA für den Bürgerentscheid – für Darmstadt ohne Nord-Ost-„Umgehung“

Stichworte zur Nord-Ost-„Umgehung“ durch Darmstadt

## Wer Straßen baut wird Verkehr ernten

Von Wieland Weise

■ Vieles spricht gegen den Bau der Nord-Ost-„Umgehung“. Mehr Infomationen finden Sie bei den Vereinen und Gruppen, die dieses Infoblatt ermöglichen. Ihre Adressen stehen auf der Rückseite.

### Verkehrsgutachten

Es prognostiziert eine starke Anziehungswirkung der Nord-Ost-„Umgehung“ (NOU) auf den Autoverkehr. Der Lkw-Verkehr bekommt eine bequeme Möglichkeit, den Weg über das Frankfurter Kreuz abzukürzen und die Maut zu umgehen. Als Planrechtfertigung muss eine angebliche Entlastung der Innenstadt erhalten. Diese würde laut städtischer Gutachten aber lediglich fünf bis zehn Prozent betragen.

### Ostkreuz gehört zur Uralt-Planung

Von der Stadt beabsichtigt, aber nicht abgesichert ist es gegenüber dem Amt für Straßenverkehrswesen (ASV), das bereits vor 30 Jahren planfestgestellte Ostkreuz „nach Möglichkeit zu minimieren“, so der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung. Im Ostwald soll für diesen Anschluss großflächig gerodet werden. Städtische Gutachten sagen eine starke Zunahme des Autoverkehrs auf der B26 und keine Entlastung der Heinrichstraße vorher. „Vergessen“ wird oft, dass dieser Bauabschnitt nicht zum Bebauungsplan N59 –Nordostumgehung – gehört aber beim Bau der NOU umgesetzt werden soll.

### Woogsviertel

Planungen einer autogerechten Stadt werden aus der Schublade gezogen: Die B26 soll bis zum Ostbahnhof autobahnartig von zwei auf vier Spuren ausgebaut werden. Ein autobahntypischer Anschluss der Heinrichstraße - das Ostkreuz - soll ampelfreies Rasen zur Heinrichstraße ermöglichen.

### Landgraf-Georg-Straße

Nur zwei der vier Autobahnspuren werden an den Tunnel, die beiden anderen über Rampen an die Landgraf-Georg-Straße angebunden. Der Verkehr von zwei Spuren führt Richtung Innenstadt. Gutachten zeigen, dass westlich des Fiedlerwegs kaum ein Rückgang der Verkehrszahlen auf der Landgraf-Georg-Straße zu erwarten ist, was auch für den Bereich des Elisabethenstifts gilt.

### Tunnelbau

Vom Ostbahnhof ab sollen die übrigen beiden Spuren in einen Tunnel geführt werden. Dieser soll in offener Bauweise gegraben werden. Die Allee am Spessartring, die August-Buxbaum-Anlage, Kleingärten und alter Baumbestand

bei der Oettinger Villa und der Bürgerpark samt Schwimmbad-Liegewiese sollen diesem geopfert werden.

### Bauzeit:

Für den Tunnelbau sind über vier Jahre Bauzeit zu veranschlagen.

### Abluftkamin ohne Filter?

Am Fohlenhof sollen Feinstaub und Abgase des Tunnels ungefiltert durch einen zehn Meter hohen Kamin in Darmstadts größtes Freizeit- und Sportgelände, den Bürgerpark du in die angrenzende Wohnbebauung an der Kranichsteiner Straße gepustet werden.

### Der Rhönring wird entlastet...

Laut Baudezernent bleibt der Rhönring in jedem Fall Hauptverkehrsstraße und Tempo 30 wird nicht gemacht. Die Feinstaubbelastung wird laut städtischen Gutachten nicht abnehmen. Auch eine Lärmabnahme ist mit der städtischen Planung nicht zu erwarten. Einen Rückbau plant die Stadt nicht.

### Fly-over

Der Martin-Luther-King-Ring und der Carl-Schenck-Ring sollen vierspurig werden. Da eine Ampelkreuzung an der Frankfurter Straße die herbeigerufenen Verkehrsmassen nicht mehr bewältigen könnte, ist ein riesiges Brückenbauwerk geplant. Zum Opfer fällt hier auch ein wichtiger waldähnlicher Saum entlang des M-L-K, der die Wohnbebauung von der Straße abschirmt und wichtige Klimafunktionen hat.

### West-Tangente

Der Straßenbau zieht weiteren Straßenbau nach sich, um den angezogenen Verkehr ableiten zu können. So erzwingt die NOU den von der Stadt bereits geplanten Bau der West-Tangente, die unmittelbar entlang von Wohnungen und einer Schule die Waldkolonie vom Wald abschneiden soll.

### Kosten – kein Problem?

Die geschätzten Kosten der NOU wuchsen in den vergangenen Jahren stetig. Nach aktuellen Planungen übernimmt der Bund ca. 100 Mio. EUR. Die Stadt wird einen Anteil von ca. 65 Mio. EUR tragen müssen. Zum Vergleich: Die Stadt gibt insgesamt im Jahr 65.000 EUR für den Radverkehr aus – der NOU wird das Gewicht von tausend Jahren Radverkehrsförderung beigemessen. Die Kosten-Nutzen-Bilanz ist verheerend. Die Gesamtkosten für Bau und Unterhalt führen zu einer nicht zu verantwortenden Überschuldung der Stadt. Bereits der aktuelle städtische Haushalt hat die Prüfung

## Demokratie lebt vom Mitmachen

### Erster Bürgerentscheid in Darmstadt mit der Europa-Wahl

von Sabine J. Crook, BI ONO!

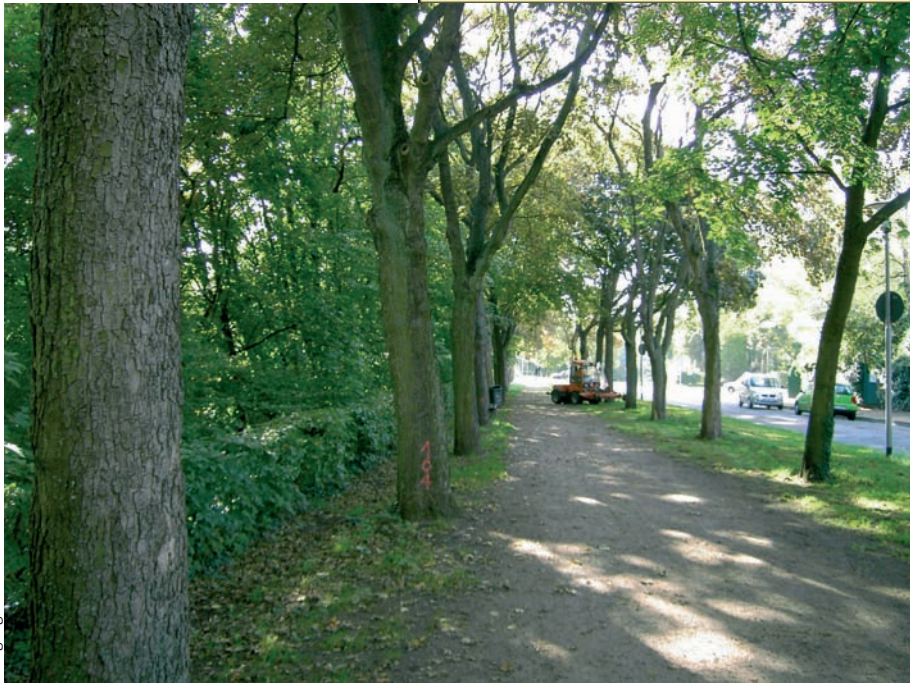
■ Am 10. November 2008 übergab die Bürgerinitiative BI ONO! über 16.000 Unterschriften Darmstädter Bürger/innen an die Stadt Darmstadt. Die Unterzeichner/innen forderten die Stadt auf, einen Bürgerentscheid über den Bau der Nordostumgehung zu initiieren. Dieser findet zusammen mit der Wahl zum Europäischen Parlament am 7. Juni 2009 statt.

Sie dürfen über folgende Frage abstimmen: „Sind Sie dafür, dass der Beschluss ... der Stadtverordnetenversammlung ... aufgehoben ... , also die Trasse NICHT gebaut wird?“ Sie haben als Darmstädter Bürger/in die Möglichkeit direkt und unmittelbar in die zukünftige Gestaltung Ihrer Stadt einzugreifen. Nutzen Sie diese bisher einmalige Chance! Gehen Sie zur Abstimmung und geben dadurch Ihre Meinung direkt kund. Nehmen Sie Anteil am Geschehen Ihrer Stadt und lassen Sie diese Möglichkeit nicht ungenutzt verstreichen! Nun können Sie selbst Politik machen und Einfluss nehmen.

Jede/r Nichtwähler/in zählt automatisch als Nein-Stimme, denn zum Gelingen muss vor allem erst einmal das Quorum von 25.000 Wählern übertroffen werden – dann erst zählt die Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Gehen Sie zur Wahl, motivieren Sie Ihre Nachbarn und Freunde wählen zu gehen und stimmen Sie mit JA.

JA zu einem lebenswerten Darmstadt, aber OHNE Nord-Ost-„Umgehung“.

Wahl- und abstimmungsberechtigt sind alle in Darmstadt wohnenden wahlberechtigten EU-Bürger/innen. Übrigens: Wussten Sie, dass rund ein Drittel aller Entscheidungen im Stadtparlament durch EU-Vorgaben beeinflusst ist? Und viele Gesetze zum Schutz der Bürger und der Umwelt EU-Ursprung haben?



Wolfgang Pütter

Bedrohte Bäume am Spessartring: Die Allee könnte nicht erhalten werden

des Regierungspräsidenten nicht bestanden. Wenn der städtische Anteil an der NOU durch den Verkauf der Stadt-Anteile an Tochterfirmen finanziert wird, so ist das keine Lösung für die komplexen städtischen Verkehrsprobleme. Denn Geld kann nur ein Mal ausgegeben werden und steht dann weder anderen Belangen noch der Förderung von Radverkehr, Bahnen und Bussen zur Verfügung.

### Lkw-Verkehr

Die Stadt versäumte bislang, eine Lkw-Maut auf der B26 zu beantragen. Allerdings könnte auch mit dem bestehenden Durchfahrtsverbot bei konsequenter Überwachung der Lkw-Verkehr durch Darmstadt deutlich reduziert werden. Leider hat die Stadt dem Odenwaldverkehr das Durchfahrtsrecht eingeräumt, obwohl für diesen mit der Anbindung der B45 an die A3 eine Alternativroute existiert. Offenbar hat die Stadt kein Interesse, Alternativen zur NOU durchzusetzen. Auf der NOU dürfte jeglicher Lkw-Verkehr wieder uneingeschränkt fahren. Und auch im Umland würde die NOU zu Mehrbelastungen führen.



Wortlaut des Stimmzettels für den Bürgerentscheid: Sind Sie dafür, dass der Beschluss zur Vorlage 2008/0295 Bebauungsplan N 59 – Nordostumgehung – (Satzungsbeschluss) der Stadtverordnetenversammlung vom 30. September 2008, die Nordostumgehung zu bauen, aufgehoben wird, also die Trasse NICHT gebaut wird?



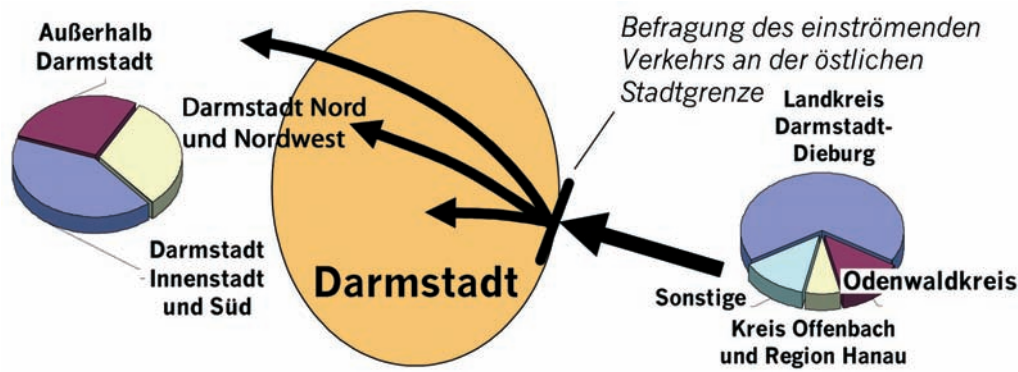
### Nutzen für Darmstädter/innen?

Die NOU wird für den Durchgangsverkehr gebaut, beispielsweise um Weiterstädter Einkaufszentren anzubinden. Lediglich das nordwestliche Gewerbegebiet (Carl-Schenk-Ring) wird von Osten her angeschlossen. Sinnvoll wäre dort jedoch die Umsetzung eines Lieferkonzeptes mit einer Ansteuerung von Westen - über die neue B3 nach dem Vorbild der Firma Merck. Merck würde die NOU nach eigenem Bekunden nicht nutzen.

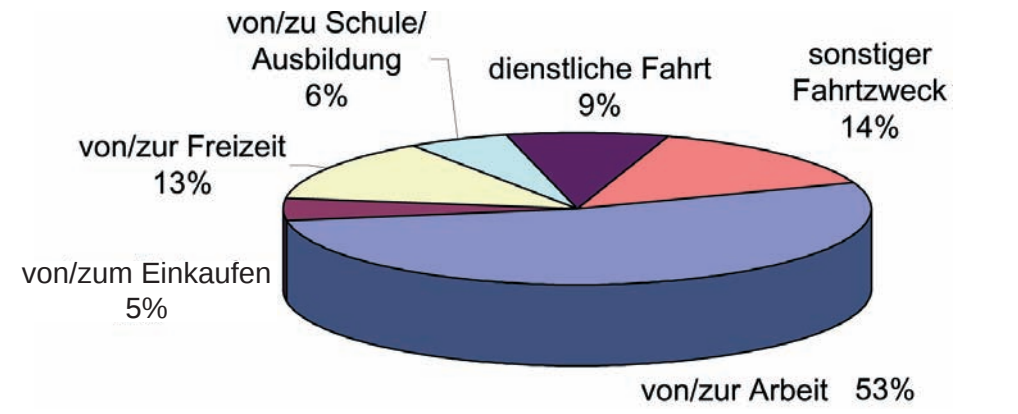
### Klimaschutz per Kettensäge?

Verkehr heizt den Klimawandel stark an. Einer Studie des Deutschen Wetterdienstes zufolge werden die Temperaturen besonders in Großstädten stark steigen. Die Anzahl der heißen Tage mit einer Höchsttemperatur von mindestens 30 Grad und der Tropennächte mit Lufttemperaturen bis zu 20 Grad werden deutlich zunehmen. Grüne Inseln in der Stadt, Frischluftschneisen in die Stadt hinein und Grünverbindungen werden immer wichtiger werden. Allein die NOU würde mehr als 400 alte Stadtbäume vernichten.

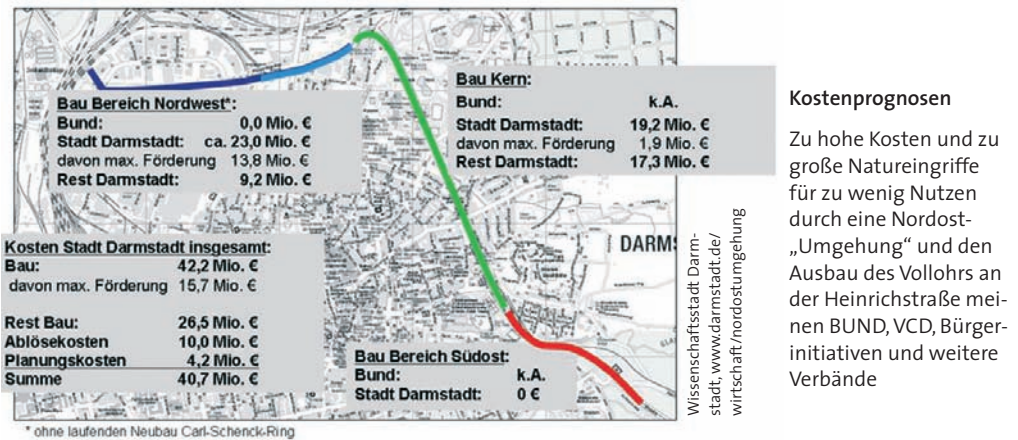
# Verkehrsprognose bestätigt Straßenbau-Kritiker



Verkehrsbefragung von 2006: Knapp drei Viertel der Fahrzeuge wollen nach Darmstadt. Nur 30 Prozent würden ihr Fahrtziel über die Nordost-„Umgehung“ ansteuern.



Verkehrsbefragung von 2006: Über die Hälfte der befragten Fahrerinnen und Fahrer von PKW und LKW gaben als Zweck der Fahrt den Weg von oder zur Arbeit an. Bei den Dienstfahrten ist der Güter- und Gewerbeverkehr enthalten.



## Güterverkehr und Darmstadt

Von Wieland Weise

■ Straßenplaner planen Straßen - wäre es nach den Vorstellungen des Darmstädter Magistrats gegangen, so hätten wir heute eine Osttangente mitten durchs Martinsviertel mit riesigen Anschlussbauwerken, eine Autobahn mitten durch Neu-Kranichstein, über das Oberfeld, über die Lichtwiese. Darmstädter Bürger konnten diese Planungen verhindern, doch wieder plant der Magistrat Straßen, von denen die sogenannte NOU ein Baustein ist, dem weitere folgen sollen. Wer sich für diese Politik entscheidet, entscheidet sich auch für immer mehr Autoverkehr in Darmstadt, immer weniger Alternativen zum Autoverkehr und immer weniger Lebensqualität in der Stadt. So ist zu erwarten, dass durch immer weiteren Trassenausbau eine zunehmende Verlagerung des Lkw-Verkehrs vom Frankfurter Kreuz durch Darmstadt bewirkt wird.

**Durchfahrverbot:** Vom Magistrat wird der Lkw-Verkehr genannt, um den Straßenbau zu rechtfertigen. Da werden angeblich durch den Trassenbau zu erreichende Entlastungen genannt, für die keine zuverlässige Datengrundlage existiert. Die entsprechenden Entlastungen lassen sich aber in der Tat erreichen, und das mit nur einem Bruchteil der Kosten: Die Stadt muss das bestehende Lkw-Durchfahrverbot flächendeckend und zu jeder Tages- und Nachtzeit überwachen. Hierfür bedarf es der Installation einer kameragestützten Überwachung. Einzelne städtische Straßen, wie den Rhörring, kann die Stadt vollständig für den Lkw-Verkehr sperren und Tempo 30 einführen. Der Lkw-Verkehr aus dem Odenwaldkreis hat entgegen ursprünglichen Planungen die Berechtigung zur Durchfahrt erhalten. Hierfür

gibt es keine Notwendigkeit, denn es besteht eine ab Dieburg autobahnartig ausgebaute Verbindung der B45 zur A3. Diese ist die für die Odenwald-Lkw's vorgesehene Verbindung nach Norden und Nordwesten und nicht eine Route durch Darmstadt. Das Durchfahrverbot muss in diesem Punkt ergänzt werden.

**Gewerbeanbindungen:** Die Firma Merck würde nach eigenen Angaben die NOU nicht nutzen. Sie lässt sich nämlich über die A661 / B3neu (Langener Straße) bzw. A5 / B42 / B3neu von Nordwesten her beliefern. Dieses Konzept lässt sich auf Darmstadts gesamtes nordwestliche Gewerbegebiet ausweiten – das einzige, das durch die NOU angebunden würde. Die Anfahrt erfolgt dann von der Weiterstädter Seite. Die Weststadt sowie die Gewerbegebiete südlich der Rheinstraße befinden sich ebenfalls in unmittelbarer Nähe der Autobahn – auch hier ließen sich stadtverträgliche Anfahrtrouten entwickeln. Die Stadt muss aktiv werden um dieses Konzept mit den Firmen umzusetzen.

**Lkw-Maut:** Warum wurde nie die Lkw-Maut für die B26 (Kraftfahrstraße Richtung Aschaffenburg). beantragt? Um der Mautflucht auf Bundesstraßen zu begegnen, ermöglichte die Bundesregierung entsprechende Regelungen.

**Güter auf die Bahn (zurück):** Vor wenigen Jahren verabschiedete sich die Odenwaldbahn vom Gütertransport und die Stadt Darmstadt sieht tatenlos zu. Firmen im Landkreis wie Pirelli planen zu hundert Prozent für den Straßentransport. So wurde beim Reifenlager Lengfeld der Bahnanschluss einfach weglassen. Darmstadt soll nun mit der NOU die Kosten derart verfehlter Firmenpolitik tragen. Ist das eine Aufgabe der Stadt?

Viele kleine Schritte in die richtige Richtung anstatt eines großen Sprungs nach hinten

# Acht Fledermausarten

■ bm . Fast alle der 21 Fledermaus-Arten Hessens stehen auf der Roten Liste der bestandsgefährdeten Säugetiere und alle sind nach der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt: Tiere und ihre Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten dürfen nicht zerstört oder beeinträchtigt werden.

Durch fachliche Kurzuntersuchungen des Plangebietes wurden acht Arten im Bereich der Oetinger Villa nachgewiesen. Kleinabendsegler, Zwergfledermaus, Braunes & Graues Langohr kommen in größerer Anzahl vor, Mückenfledermaus, Große Bartfledermaus, Rauhaufledermaus und Großer Abendsegler seltener. Astlöcher alter Bäume wie im Park der Oetinger Villa können beispielsweise einer Rauhaufledermaus als Unterschlupf dienen. An belaubten Bäumen diese kleinen Öffnungen zu finden ist sehr schwierig und bleibt den Fachleuten überlassen.

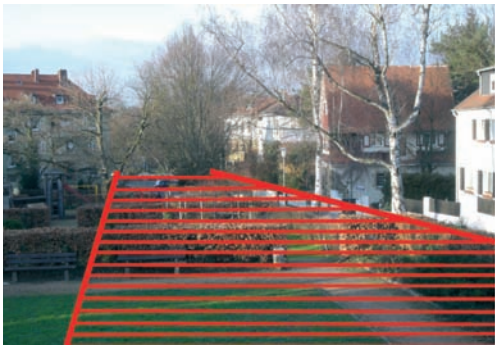
**Mehr Informationen zu Fledermäusen:**  
[www.fledermausschutz.de](http://www.fledermausschutz.de)



Langohrfledermaus, Nevada  
Bureau of Land Management



Diese alten Bäume im schönen Park der Oetinger Villa an der Kranichsteiner Straße zum Karlshof müssten fallen. Auf der Tunneldecke wachsen keine großen Bäume mehr.



Auch hier in der August-Buxbaum-Anlage unterhalb der Dieburger Straße frisst sich die Trasse durch.

**Beispiel Bahnanschluss für das Müllheizkraftwerk:** Zuge des Baus der NOU hat die Stadt den Bahnanschluss des nordwestlichen Gewerbegebiets am Carl-Schenk-Ring gekappt. Ein zukunftsweisendes Konzept zur Belieferung des Müllheizkraftwerks per Bahn, wie es andere Städte umsetzen, bleibt in Darmstadt auf der Strecke. Die Stadt bevorzugt es, die stinkende Fracht per Lkw aus allen Regionen liefern zu lassen.

**Güterverteilzentren:** Mit Güterverteilzentren kann durch ausgeklügelte Logistik eine höhere Auslastung von Lkw's und eine Reduzierung ihrer Fahrten erreicht werden. Hier sind Planungen der Stadt gefragt, anstatt auf immer neuen Straßenbau zu setzen. Gefragt sind viele kleine Ideen, die sich zum großen Konzept ergänzen.

Verkehrsprognose 2005 im Auftrag Darmstadt (Plan Mitte rechts)

**Legende**

- Entlastung [100 Kfz/ 24h]
- Mehrbelastung [100 Kfz/ 24h]

Differenzwerte > 500 Kfz/24h

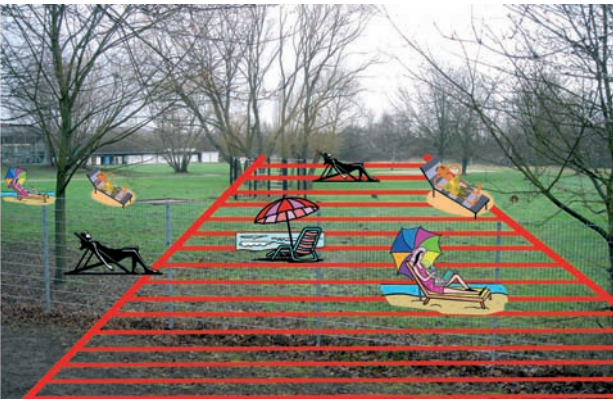
bm . Die Abbildung zeigt die Fortschreibung der Verkehrsprognose für die Nordost-„Umgehung“ (NOU) Darmstadt auf das Jahr 2015. Rot sind die nach dem Bau der NOU mehr belasteten Straßen, grün die entlasteten Straßenabschnitte. Die Zahlen in den weißen Kästchen geben die Mehrbelastung (rote Straßen) bzw. die Entlastung (grüne Straßen) pro 100 Kraftfahrzeuge (Kfz) in 24 Stunden an. Die Einschränkung „Differenzwerte > 500 Kfz/24h“ besagt, dass der Straßenzug im Plan nur erwähnt wird wenn die Planer mehr als 500 Kfz in 24 Stunden Unterschied zur Verkehrsentwicklung mit oder ohne NOU mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit errechnet (prognostiziert) haben. Wenn also errechnet ein bis 499 Kfz mehr oder weniger auf dem betreffenden Straßenstück fahren würden, sind keine Angaben gemacht worden. Angaben zur Prognose beispielsweise zur Entlastung von Heinrichstraße oder Landgraf-Georgs-Straße sind allerdings so marginal, dass sie noch in der planerischen Fehlerwahrscheinlichkeit liegen.

**Beispiel:** „Rote“ B26 im Osten vor der Einmündung zur Heinrichstraße: Die dortige „84“ im weißen Kästchen bedeutet, dass  $84 \times 100 = 8.400$  Kfz in 24 Stunden mehr dort fahren als ohne NOU, hinter der Einmündung sind es schon  $153 \times 100 = 15.300$  Kfz/24h mehr als ohne NOU, die durch die „Umgehung“ mehr Verkehr verursachen (Verkehrsverlagerungen durch eine „freie Strecke“) als heute. Zwar fahren dann – wie die Stadt sagt zur Entlastung der Innenstadt – dann im weiteren Verlauf einer NOU bis zu  $232 \times 100 = 23.200$  Kfz/24h auf der NOU, aber die Entlastung in der „grünen“ Heinrichstraße würde nur -7 Kfz/24h, also 700 Fahrzeuge am Tag betragen und im deutlich „grünen“ Spessarttring (-103) eine Entlastung von  $103 \times 100 = 10.300$  Kfz/24h.

**Fazit: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.** Unschwer zu erkennen ist, dass insgesamt erheblich mehr Verkehr mit einer NOU durch Darmstadt rollen würde als heute und künftig ohne NOU. Die Entlastung im Spessarttring und im Rhörring führt nicht dazu, dass diese hochbelasteten Straßen anders als jetzt eingestuft werden. Die Stadt schloss Tempobeschränkungen und Rückbau auch mit einer NOU dort aus.

Da die NOU insgesamt erheblich mehr Kfz-Verkehr – und damit insgesamt erheblich mehr Luft- und Klimabelastung – verursacht als sie Entlastung für die Bürger bringt, muss die Verkehrsentlastung auf anderem Weg erfolgen. Für Pendler und Stadtbesucher ist der öffentliche Verkehr auszuweiten, Güter gehören langfristig auf die Bahn (zurück), kurzfristig bietet der Feinstaubaktionsplan mit der vom EU-Parlament beschlossenen Verschärfung der Grenzwerte für Stickoxide ab 2010 Handhabe, durchfahrende Lkw auch künftig aus der Stadt fern zu halten. Der das Frankfurter Kreuz umfahrende Mautfluchtverkehr und auch der (Lkw-) Verkehr aus dem Odenwald über die B26 muss nicht über Darmstadt und die umliegenden Orte fahren.

Im Bürgerpark Nord würde es auf Jahre hinweg traurig aussehen.



Die Liegewiese im Nordbad hätte wegen Bauarbeiten (mindestens) fünf Jahre geschlossen, ebenso der Abenteuerspielplatz für Kinder im Bürgerpark.

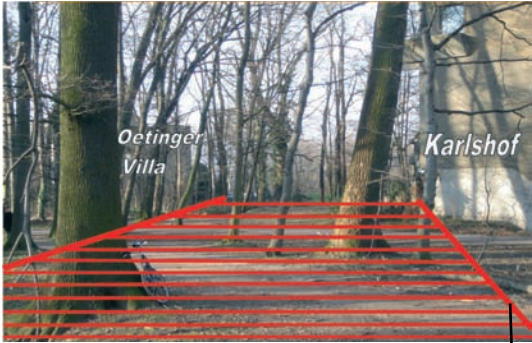


# Sieht so Planung für unsere Zukunft aus?

mit Bildern von Wolfgang Pütter



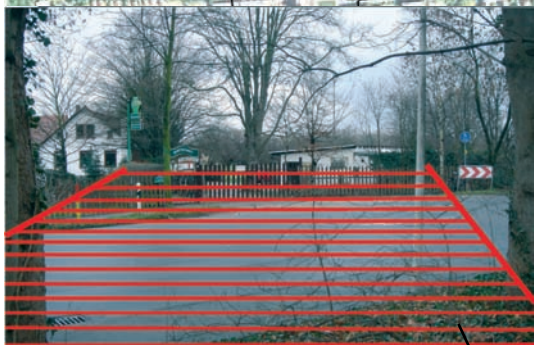
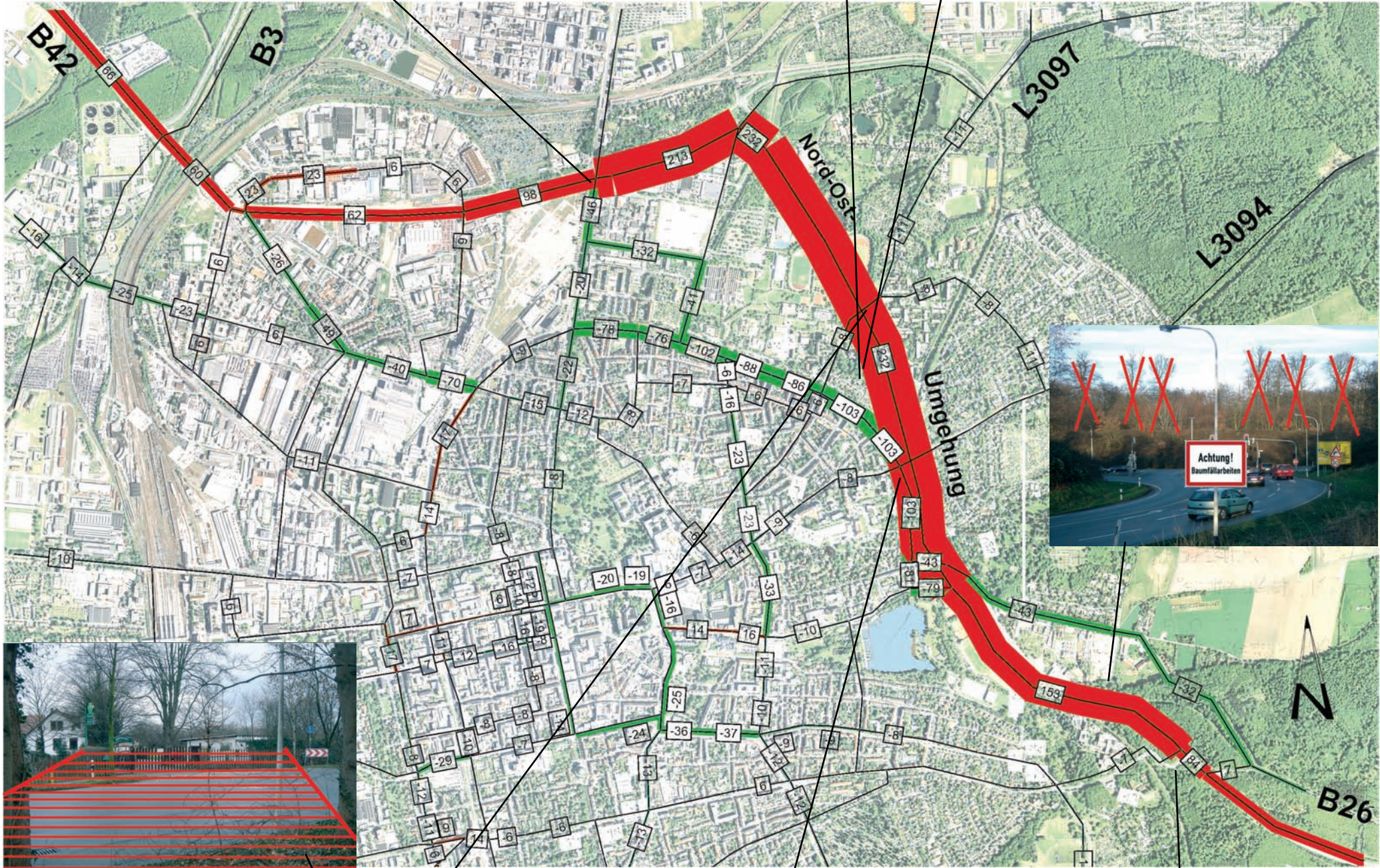
Brücke („Overfly“) über die Frankfurter Straße am Martin-Luther-King-Ring zum Carl-Schenck-Ring



Ansicht des Parks um die Oettinger Jugendstilvilla



Kleingärten bieten neben sozialen Kontakten auch die Möglichkeit, selbstgezeugenes gesundes Gemüse und Obst zu ernten. Diese Gärten an der Karlsau würden verschwinden, Vögel, Igel, Schmetterlinge und anderes Getier mit ihnen.

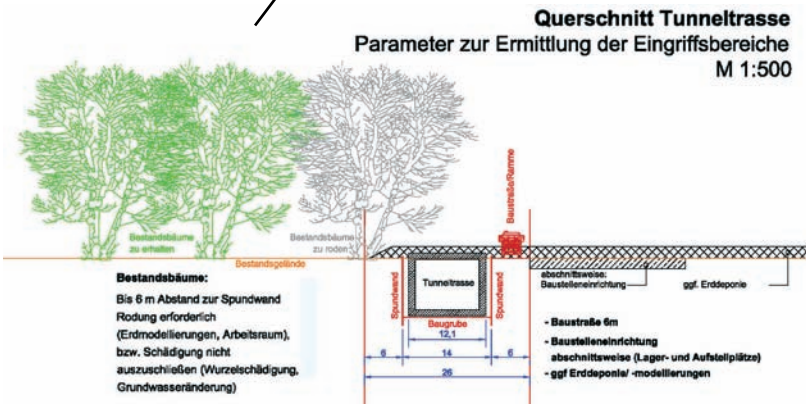


Problem Kamin ohne Filter?

Auch im Tunnel erzeugen Autos Abgase und Abrieb. Ein Filter im geplanten Abluftkamin des Tunnels unter dem Bürgerpark an der Kranichsteiner Straße (Bereich Fohlenhof) ist nicht vorgesehen. Er unterliegt einer späteren Prüfung. Angeblich würde bei nur einem Kamin weniger Schadstoffbelastung auftreten als bei zwei Öffnungen.

Sind Inversionswetterlagen in Darmstadt unbekannt? Durch den zehn Meter hohen Kamin werden über ein eventuell lärmgedämmtes Dauer-Gebläse Feinstaub und andere Luftschadstoffe direkt in die Wohn- und Schlafzimmer der Menschen getragen, die in den Hochhäusern im Gebiet wohnen. Schwere Gesundheitsgefährdungen sind nicht ausgeschlossen. Grundlage der Planung sind überregionale allgemeine Daten des Deutschen Wetterdienstes – keine üblichen situationsangepassten Analysen.

Auch der Fohlenhof hätte zu leiden.



Der Querschnitt längs der Odenwaldbahn (Spessarttring) verdeutlicht, warum die dortige Allee keinen Bestand hätte.



Planfeststellungsbeschluss von 1977: Das Amt für Straßen- und Verkehrswesen kann darauf beharren, das Ostkreuz an der Hanauer Straße/Heinrichstraße/Aschaffener Straße zum kreuzungsfreien Vollohr auszubauen. In den alten Eichen hat auch der seltene Heldbock-Käfer seinen Lebensraum.

■ Editorial zu dieser Infoschrift

Liebe Leserinnen, liebe Leser,  
am 13. März 2009 hat Baudezernent Dieter Wenzel klare Worte gesprochen: „Tempo 30 wird es auf dem Rhönring auch nach dem Bau der Nordostumgehung nicht geben“. Damit sind auch die letzten Hoffnungen auf einen qualifizierten Rückbau von Rhönring oder anderen Innenstadtstraßen zunichte gemacht. Die Darmstädter Bürgerinnen und Bürger sollen also viele Millionen zahlen, ohne dass sie davon einen Vorteil haben. Vielmehr wird der Verkehr noch zunehmen: Nach dem Bau werden 10.000 Fahrzeuge pro Tag mehr im Nordosten Darmstadts erwartet.

Neue Untersuchungen zeigen, dass durch intelligente Maßnahmen jeder eingesetzte Euro viel mehr Lebensqualität einspielt als der Bau der Nordostumgehung. Zu all diesen Punkten finden sie ausführliche Informationen in dieser Info-Zeitung. Nun müssen wir Bürgerinnen und Bürger selbst Verantwortung übernehmen: Stimmen sie am 7. Juni mit Ja! Damit wählen sie eine bessere Lebensqualität in Darmstadt.

Dr.-Ing. Georg Mehlhart,  
Vorstand BUND OV Darmstadt

**P.S. Demokratie braucht Geld.**

Die Initiatorin des Bürgerentscheides, die BI ONO!, erhält keine öffentliche Förderung. Insgesamt entstehen durch die Kampagne alleine Sachkosten von über 10.000 Euro. Der BUND übernimmt einen Großteil der Druckkosten. Aber wenn wir nicht die nächsten Jahre handlungsunfähig sein sollen, dann brauchen wir Ihre Spende. Mit schon 10 Euro finanzieren Sie etwa 90 Exemplare dieser Info-Zeitung. Unterstützen können Sie uns auch mit Engagement und Mitgliedschaft.

Das Spendenkonto lautet:  
BUND OV Darmstadt, Konto 11002234,  
BLZ 50850150 • Sparkasse Darmstadt

Nordostumgehung – alternativlos?

# Darmstadt ist schlauer!

Von Felix Weidner, IVDA

■ „Die Nordostumgehung ist für Darmstadt unverzichtbar.“ sagt Oberbürgermeister Walter Hoffmann in einer Pressemitteilung vom 19. Juni 2008. Worauf er diese Aussage stützt, hat er bis heute nicht erklärt. Genau das wäre aber in der ansonsten erschreckend faktenarmen Diskussion nötig meint der Verein für Innovative Verkehrssysteme Darmstadt e.V. (IVDA).

Ursächlich für diesen Zustand ist, dass die NOU durch politische Vorgaben zwingend in dem zwischen 2001 und 2006 entwickelten Verkehrsentwicklungsplan als Grundlage aller Entwicklungsmaßnahmen verankert wurde. Den diversen Interessengruppen von IHK bis BUND wurde damit die Möglichkeit zur Diskussion über dieses Projekt entzogen; Alternativen wurden nie geprüft. Genau diese Prüfung wäre aber notwendig, um zu zeigen, ob die NOU den erheblichen finanziellen und städtebaulichen Aufwand rechtfertigt – um bei den Worten des Oberbürgermeisters zu bleiben „unverzichtbar“ ist.

**Positive Wirkung überschätzt, Probleme nur verlagert**

Auf diesen Zustand hatte der IVDA alle Stadtverordnetenfraktionen bereits vor dem Satzungsbeschluss, ebenso wie auf die mit der NOU verbundenen negativen verkehrlichen

Folgeerscheinungen, eindringlich hingewiesen. Das Schreiben mit vielen Details und Hintergrundinformationen steht auf [www.ivda.de](http://www.ivda.de) zum Download zur Verfügung. Zu diesen Folgen zählen insbesondere die aus der Verkehrsprognose hervorgehende deutliche Verlagerung und Zunahme des Verkehrs durch die Nordostumgehung (Hanauer Straße +60%) bei einer vernachlässigbar geringen Verkehrsentslastung in der Innenstadt mit Ausnahme des Rhön-/Spessarttrings – die aber weiterhin Hauptverkehrsstraßen bleiben.

Auch die tatsächlich merklliche Verlagerung von LKW-Verkehren aus der Innenstadt auf die neue Straße wird in ihren Wirkungen überschätzt und kann zudem zeitnah mit wesentlich günstigeren Maßnahmen, mindestens in gleichem Umfang, erreicht werden. An erster Stelle steht dabei die Reduzierung der Geschwindigkeit, speziell der LKW, auf Tempo 30. Damit können Lärm und Abgase absolut deutlich reduziert werden anstatt andere Stadtviertel zusätzlich zu belasten. Andere Städte wie Berlin und Duisburg gehen damit erfolgreich voran – die rechtlichen Voraussetzungen sind vorhanden.

Die NOU ist der Versuch einer zu einfachen Antwort auf ein sehr komplexes Problem

Entscheidend für die Zukunftsfähigkeit der

**Isolierte Einzelmaßnahmen, wie auch die NOU eine ist, sind allein schlichtweg nicht in der Lage, eine vernünftige Antwort auf die sehr komplexen Verkehrsprobleme der Stadt zu geben.**



Uwe Schuchmann

Flächenbahn statt Autowahn

Verkehrsentwicklung ist dabei die Entwicklung eines integrierten und abgestimmten Maßnahmenbündels. Kleine Teile, die jeweils zu einem nachhaltigen Gesamtkonzept beitragen können, sind Tempo 30 ebenso wie eine gezieltere Stadt- und Raumplanung, Verbesserungen im ÖPNV sowie dem Rad- und Fußverkehr, flächendeckendes Carsharing und Leihfahrräder, zielgruppenspezifische Mobilitätsmanagementkonzepte, die Sanierung des maroden Straßennetzes und viele weitere Ansätze.

Die Entwicklung dieses Gesamtkonzeptes benötigt aber eine ergebnisoffene Diskussion, die auf Basis des vorliegenden Satzungsbeschlusses nicht erfolgen kann. Dies zeigt schon die vollkommen fehlende Gesprächsbereitschaft der Mehrheit der Fraktionen, von denen bis auf Linke, UFFBASSE und GRÜNE keine Reaktion auf den mehrfach vorgetragenen Gesprächswunsch des IVDA erfolgte. Um den Weg für eine neue Diskussion freizumachen setzt sich der IVDA daher für die Aufhebung des Satzungsbeschlusses über den Bürgerentscheid ein und bittet Sie um Ihre Unterstützung. Stimmen Sie mit JA. Mehr Informationen [www.ivda.de](http://www.ivda.de)

## Die Erde braucht Freundinnen und Freunde

Der BUND ist ein Angebot: an alle, die unsere Natur schützen und den kommenden Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten wollen. Zukunft mitgestalten – beim Schutz von Tieren und Pflanzen, Flüssen und Bächen vor Ort oder national und international für mehr Verbraucherschutz, gesunde Lebensmittel und natürlich den Schutz unseres Klimas. Der BUND ist dafür eine gute Adresse. Wir laden Sie ein, dabei zu sein.

**Ich will mehr Natur- und Umweltschutz**

Bitte senden an: **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.,**

**Friends of the Earth Germany, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin**

Ich möchte

■ ... mehr Informationen über den BUND

■ ... Ihren E-Mail-Newsletter

■ ... den E-Mail-Newsletter des OV Darmstadt

**Ich werde BUNDmitglied**

... eine Aktion des OV Darmstadt

Jahresbeitrag (bitte ankreuzen):

■ Einzelmitglied (ab 50 €)

■ Familie (ab 65 €)

■ SchülerIn, Azubi, StudentIn (ab 16 €)

■ Erwerbslose, Alleinerz., KleinrentnerIn (ab 16 €)

■ Lebenszeitmitglied (ab 1.500 €)

Wenn Sie sich für eine Familienmitgliedschaft entschieden haben, tragen Sie bitte die Namen Ihrer Familienmitglieder hier ein. Familienmitglieder unter 25 Jahren sind automatisch auch Mitglieder der BUNDjugend.

Name, Geburtsdatum

Name, Geburtsdatum

**Ich unterstütze den BUND**

■ in Darmstadt

mit einer Spende

■ Spendenbetrag  €

■ einmalig

■ jährlich

Um Papier- und Verwaltungskosten zu sparen, ermächtige ich den BUND, den Mitgliedsbeitrag/ die Spende von meinem Konto abzubuchen. Diese Ermächtigung erlischt durch Widerruf bzw. Austritt.

Name/Vorname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Kreditinstitut

Bankleitzahl/Kontonummer

E-Mail, Telefon

Datum, Unterschrift

*Ihre persönlichen Daten werden ausschl. für Vereinszwecke elektronisch erfasst und – ggf. durch Beauftragte des BUND e.V. – auch zu vereinsbezogenen Informations- und Werbezwecken verarbeitet und genutzt.*

## DARMSTADT OHNE NORD-OST-UMGEHUNG

Impressum

Herausgeber:



FREUNDE DER ERDE

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Hessen e.V.  
Ortsverband Darmstadt  
Lauteschlägerstraße 24  
64289 Darmstadt  
[bund.darmstadt@bund.net](mailto:bund.darmstadt@bund.net)  
[www.bund-darmstadt.de](http://www.bund-darmstadt.de)



Greenpeace-Gruppe Darmstadt  
Lauteschlägerstraße 24  
64289 Darmstadt  
[darmstadt@greenpeace.de](mailto:darmstadt@greenpeace.de)  
[www.gruppen.greenpeace.de/darmstadt](http://www.gruppen.greenpeace.de/darmstadt)

**Unterstützt von:** Mitgliedern des Naturschutzbeirates der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Die acht in Hessen gesetzlich anerkannten Naturschutzverbände schlagen hierfür Personen vor. Alle orts- und sachkundigen Mitglieder des Naturschutzbeirates der Stadt werden durch den Magistrat persönlich berufen.

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



Fahrgastverband Pro Bahn, Regionalverband Starkenburg e.V., Berliner Straße 32 • 64807 Dieburg  
[info@starkenburg.pro-bahn.de](mailto:info@starkenburg.pro-bahn.de)  
[www.pro-bahn.de/starkenburg](http://www.pro-bahn.de/starkenburg)



Innovative Verkehrssysteme Darmstadt e.V. (ivda)  
Postfach 110812  
64223 Darmstadt  
[f.weidner@ivda.de](mailto:f.weidner@ivda.de)  
[www.ivda.de](http://www.ivda.de)

**ONO !**  
Bürgerinitiative Darmstadt Ohne Nord-Ost- „Umgehung“

Bürgerinitative ONO!  
Darmstadt Ohne Nord-Ost- „Umgehung“  
c/o Wolfgang Pütter  
Mauerstraße 24 • 64289 Darmstadt  
[bi-ono@web.de](mailto:bi-ono@web.de)  
[www.nordostumgehung.de](http://www.nordostumgehung.de)



VCD-Kreisverband Darmstadt-Dieburg  
Hauptstraße 19  
64832 Babenhausen  
[vcd.darmstadt-dieburg@gmx.de](mailto:vcd.darmstadt-dieburg@gmx.de)  
[www.vcd.org/darmstadt-dieburg](http://www.vcd.org/darmstadt-dieburg)



ADFC Darmstadt e.V.  
Am Fürstenbahnhof 5  
64293 Darmstadt  
[adfc-vorstand@adfc-darmstadt.de](mailto:adfc-vorstand@adfc-darmstadt.de)  
[www.adfc-darmstadt.de](http://www.adfc-darmstadt.de)

■ **Redaktion:** Dr. Georg Mehlhart (V.i.S.d.P.), Brigitte Martin (bm), Wolfgang Pütter (wp), Markus Lang (ml) und andere

**Gestaltung und Produktion:**

BUND Darmstadt 2009  
**Druck:** Druckwerkstatt Kollektiv Darmstadt-Arheilgen,  
[www.druckwerkstattkollektiv.de](http://www.druckwerkstattkollektiv.de)