

Bürgerforum vor der Landratswahl

VCD lädt am 09. April 2015 nach Groß-Zimmern

DARMSTADT-DIEBURG (vcd). Am Donnerstag, 09.04.15 lädt der Verkehrsclub Deutschland (VCD) die Landratskandidaten zum Bürgerforum. Ab 19:30 im "Glöckelchen" in der Groß-Zimmerner Angelstraße haben die Bürger die Möglichkeit, die Kandidaten Peter Löwenstein (Piratenpartei), Klaus-Peter Schellhaas (SPD), Dr. Werner Thomas (parteilos, aufgestellt von der CDU), Christoph Zwickler (parteilos) zu befragen. Geleitet wird der Abend von Kurt-Michael Heß.

Zu den angesprochenen Themen gehören:

- ÖPNV-Korridor Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern
- Odenwaldbahn
- RB 75 Aschaffenburg - Darmstadt - Wiesbaden
- Buslinien, Rad- und Straßenverkehr

Mit der Veranstaltung gibt der umweltbewußte Verkehrsclub den Bürgern die Chance, alle Kandidaten gleichzeitig kennenzulernen und sich ein eigenes Bild von deren Zielen zu machen.

Die Landratswahl findet am Sonntag, 19.04.15 statt. Wahlberechtigt sind alle EU-Bürger ab 18 Jahren mit Wohnsitz im Landkreis.



VCD Kreisverband Darmstadt-Dieburg e. V.

Einladung zur Jahreshauptversammlung

am Montag, 20. April 2015

in 64832 Babenhausen, Hotel Deutscher Hof, Bismarckplatz 3 (Nähe Bahnhof)

um 19:00 Uhr

Vorläufige Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung
3. Grußwort des Landesvorstands
4. Bericht des Vorstands
5. Bericht des Kassierers
6. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstands und des Kassierers
9. Haushaltspläne 2015, 2016
10. Anträge:
 - a) Zeitlich befristeter Versand der Mitgliederzeitschrift an befreundete Verbände
11. Satzungsänderung: Erweiterung des Wirkungsbereichs des Kreisverbandes auf die südhessischen Landkreise Groß-Gerau, Odenwald und Bergstraße
12. Verschiedenes

Der VCD-Kreisverband umfasst aktuell den Landkreis Darmstadt-Dieburg und die kreisfreie Stadt Darmstadt.

Aufgrund des satzungsändernden Antrags sind auch die VCD-Mitglieder in den Kreisen Bergstraße, Odenwald und Groß-Gerau herzlich eingeladen.

Der Vorstand:

Frank L. Diehl, Arno Hecker, Uwe Schuchmann

Während der Versammlung ist der Vorstand unter 06154 4079017 erreichbar.

Ein Jahr Schwarz-Grün in Hessen

VCD Hessen zieht verkehrspolitische Bilanz: „Es fehlt noch an Tempo“

VCD Hessen. Die verkehrspolitischen Erwartungen an die neue schwarz-grüne Landesregierung waren hoch. Nach einem Jahr zieht der VCD Hessen jetzt eine erste Bilanz.

Positiv hervorzuheben ist Hessens Einsatz im Bunderrat für eine angemessene ÖPNV-Finanzierung durch den Bund. Die GVFG-Mittel des Bundes verteilt Hessen 2015 gleichgewichtig auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den kommunalen Straßenbau. Die Vorgänger-Regierung hatte den Straßenverkehr noch deutlich bevorzugt. Auf der Straße nimmt die Landesregierung den Grundsatz Sanierung vor Neubau ernst: Dieses Jahr ist kein Straßen-Neubauprojekt geplant. Das Geld soll sinnvollerweise in die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur fließen.

Ebenfalls auf der Habenseite zu verbuchen ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach-Frankenberg – eine langjährige VCD-Forderung. Zudem hat sich Schwarz-Grün im Koalitionsvertrag zum Bau der Nordmainischen S-Bahn bekannt und erst kürzlich für 3 Millionen Euro ein wichtiges Baufeld im Frankfurter Osten für die Trasse gesichert. Außerdem ist das Land Hessen der Planungsgesellschaft für die Regionaltangente West beigetreten.

Der VCD Hessen begrüßt, dass Verkehrsminister Al-Wazir in seinem Ministerium zwei wichtige neue Koordinierungsstellen geschaffen hat: Das ÖPNV-Referat wurde um Nahmobilität erweitert, das Referat für Fluglärmreduzierung wurde neu geschaffen.

Wo Licht ist, ist auch Schatten: Weiterhin leiden Tausende Hessen unter massivem Fluglärm. Hessen stellt – anders als z.B. Baden-Württemberg – keine Eigenmittel für Verbesserungen im ÖPNV zur Verfügung. Die Autobahnen A44 und A49 werden auch unter Schwarz-Grün weiter- bzw. fertiggebaut. Inte-

grierte Verkehrsplanung, im Sinne der Verkehrsvermeidung, scheint in Hessen noch eine Unbekannte zu sein.

Zwar gibt es nun ein Referat für Nahmobilität, aber Geld für die Radverkehrsförderung fließt bisher kaum: Die im Haushalt 2015 eingeplanten 1,15 Mio. Euro reichen laut ADFC-Berechnung gerade mal für 3 neue Radwege, während der Bedarf bei 160 liegt. Hessen fehlt auch unter der neuen Regierung ein Verkehrssicherheitsprogramm mit konkreten Zielen, während sich unsere Nachbarn Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz langfristig zur Vision Zero (null Verkehrstote) bekennen.

Auch die neue Landesregierung hält an teuren Prestige-Projekten fest. Das Terminal 3 am Frankfurter Flughafen droht nach wie vor gebaut zu werden. Immerhin hat Verkehrsminister Al-Wazir nun eine unabhängige Bedarfsprüfung durchführen lassen und folgt damit einer Forderung des VCD. Auch Deutschlands sinnlosester Flughafen Kassel-Calden belastet weiter

öffentliche Haushalte – aber die Erkenntnis wächst, dass es so nicht weitergehen kann, inzwischen auch von Seiten der CDU. Diese beiden Prestige-Projekte hatte Schwarz-Grün von der Vorgänger-Regierung geerbt – nun kommt noch ein eigenes hinzu: Die S-Bahn-Station für den neuen Bürostandort Gateway Gardens vor den Toren Frankfurts. Wegen der aufwändigen Bauweise summieren sich die Kosten auf 223 Millionen Euro – Geld, das anderswo effizienter für die Verkehrswende hätte angelegt werden können.

Mehr Tempo nötig ist beim versprochenen Einsatz für den integrierten Taktfahrplan ‚Hessentakt‘, beim einheitlichen Schülerticket und beim Jobticket für die 130.000 Landesbeschäftigten.

Fazit des VCD-Landesvorsitzenden Mathias Biemann: „Die Ankündigungen im Koalitionsvertrag stimmen uns optimistisch, aber Papier alleine wird nichts erreichen. Die Landesregierung muss jetzt zügig Taten folgen lassen.“

Flughafen Frankfurt - Terminal 3

VCD sieht neue Situation - Kaufmännische Vernunft oder Terminal 3-Roulette?

VCD Hessen. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Hessen sieht nach der Überprüfung der Fraport-Prognosen durch Verkehrsminister Tarek Al-Wazir eine neue Situation. Mit der Kombination des Ausbaus im Bestand von ‚A Plus Nord und Flugsteig C Neu‘ liege nun eine durchgerechnete, vernünftige Alternative auf dem Tisch, die nur ein Drittel der fast 3 Milliarden Euro für ein Terminal 3 kostet. Weiterer Vorteil: Mittelfristig müssten diese Areale sowieso modernisiert werden. Klarer Gewinner bei der Alternativlösung sei die Lufthansa: Sie würde sowohl von kürzeren Wegen und Zeitersparnis, als auch indirekt von den geringeren Kosten profitieren. Der erhöhte Passagierkomfort eines Ausbaus im Bestand könne mit einem 2 Kilometer entfernten Außenposten namens Terminal 3 nicht erreicht werden.

Die Überprüfung des Fraport-Gutachtens durch die Landesregierung hat aus Sicht des VCD Hessen vier gravierende Mängel deutlich gemacht:

- Nicht aus der Vergangenheit gelernt: Die bisherigen Fraport-Prognosen für den Zeitraum von 2004 bis 2014 lagen völlig daneben. Die Passagierzahl ist lediglich um 17 Prozent gewachsen statt der prognostizierten mehr als 40 Prozent. Die Zahl der Flugbewegungen ist im selben Zeitraum entgegen der Prognose sogar gesunken – trotz neuer Nordwest-Bahn.
- Fehlende Szenarien: Luftverkehrsprognosen sind

in hohem Maße abhängig von externen Faktoren, wie z.B. dem Bruttoinlandsprodukt. Diese sind von großer Unsicherheit geprägt. Eine seriöse Prognose hätte deshalb mit mehreren Szenarien gearbeitet: Best Case, Worst Case und Normalfall. Die Fraport-Prognose enthält jedoch nur ein einziges Szenario: den absoluten Best Case.

- Fehlende Kalibrierung der Formel: Es ist üblich, dass Prognose-

Formeln testweise auf die Vergangenheit angewendet werden, um ihre Aussagekraft zu überprüfen. Dieses Verfahren ist heute wissenschaftlicher Standard, wurde in der Prognose von Fraport aber nicht dargelegt.

- Kosten für Transport-System vergessen: Bei der Gegenüberstellung der Alternativen hat Fraport die Kosten für das nötige Passagier-Transport-System („Skyline“) nicht

eingerechnet. Dieses wäre jedoch ein Muss, um das weitab im Süden gelegene Terminal 3 an die bestehenden Terminals anzubinden.

Einen weiteren Mangel der Fraport-Prognose hat der VCD Hessen in seiner eigenen Analyse aufgedeckt: Durch neue Luftfahrt-Technologie werde die Bedeutung

Frankfurts als Drehkreuz zurückgehen. „Fraport argumentiert stets mit der Abfertigung von Großflugzeugen – dabei läuft deren Zeit ab. Der Weltmarkt bevorzugt längst kleine, sparsame Modelle aus Verbundwerkstoff. Diese können nahezu alle Ballungsräume

der Welt nonstop verbinden, ohne Zubringerflüge und Umsteigen auf einem Hub“, so Werner Geiß, Flugverkehrs-Experte beim VCD Hessen.

Die Fraport-Prognose stehe angesichts der aufgedeckten Mängel auf wackligsten Füßen, so der VCD Hessen. Fraport habe jetzt die Wahl, mit dem Ausbau im Bestand kaufmännische Vernunft zu zeigen oder ein riskantes Terminal 3-Roulette zu spielen.

Neue Staffelung der Lärm-Entgelte

Zu wenig Anreiz für Lärm-Reduzierung - Luftwirtschaft sträubt sich gegen technischen Fortschritt

VCD Hessen. Der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat die neuen Lärmrentgelte für alle Starts und Landungen am Frankfurter Flughafen unter die Lupe genommen. Mit den in 16 Stufen gestaffelten Entgelten verfolgt der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir das Ziel, dass die Fluggesellschaften Frankfurt mit leiseren Maschinen anfliegen. Der VCD hält die Grundidee für richtig, kritisiert die derzeitige Spreizung aber als nicht ausreichend für eine spürbare Fluglärm-Reduzierung. So würden einige besonders laute Lufthansa-Liebhaber von Fraport geschont.

22.680 Euro muss eine Fluggesellschaft für einen Start des lautesten Flugzeugtyps berappen. Eine spektakuläre Summe, die den Eindruck vermittelt, als würde die Fraport jetzt richtig durchgreifen beim Lärmschutz. Werner Geiß, Landesvorstand und Luftfahrt-Experte beim VCD Hessen, klärt auf: „Diese höchste Stufe gilt für museale Flugzeugtypen aus den 60er Jahren, wie B 707, DC-8 oder DC-9. Solche Maschinen sind schon seit Jahrzehnten nicht mehr in Frankfurt gestartet. Die Höchstsumme existiert also nur auf dem Papier.“

Problematisch an den neuen Entgelten ist laut VCD, dass sie nicht linear gestaltet sind. Die zweitlauteste Entgeltstufe liegt nicht etwa knapp unter der lautesten, sondern 20.000 Euro darunter,

bei nur noch 2.754 Euro. „Die 16 Stufen bieten eigentlich die Chance auf ein gerechtes und wirksames Anreizsystem. Stattdessen aber werden die die riesigen neuen, sehr lauten Flaggsschiffe der Lufthansa, Boeing 747-8 und Airbus A380, verschont“, so Geiß. Für den VCD ein Indiz dafür, dass die Fraport sich mit aller Macht an der überflüssigen Drehkreuzfunktion festklammert.

„Weltweit werden immer mehr Ballungsräume mit sparsamen, kleineren Jets aus Verbundwerkstoff direkt verbunden, ohne Umsteigen auf einem Drehkreuz. Es ist völlig unverständlich, dass sich die deutsche Luftwirtschaft derart gegen die Marktentwicklung und den technischen Fortschritt sträubt. Dem Komfort des Passagiers dient diese Blockadehaltung genauso

wenig wie dem lärmgeplagten Anwohner“, analysiert Geiß. Deutsche Ballungsräume wie das Ruhrgebiet, Berlin, Hamburg oder Stuttgart könnten mit den wichtigen Metropolen der Welt direkt verbunden werden, ohne lärmverursachendes Umsteigen in Frankfurt.

Herkömmliche, schwere Riesen-Maschinen wie die B747-8 kosten laut neuer Entgeltordnung nur etwa 600 Euro pro Start mehr als der moderne Verbundwerkstoff-Jet Boeing B787, der gezielt für umsteigefreie Langstrecken zwischen weltweiten Zielen konstruiert ist. Er ist sogar leiser als manches Kurzstreckenmodell und wäre vorteilhaft für Umwelt, Klima, Fluggäste und Flughafenanrainer. Geiß: „Bei solch geringen Differenzen lohnt sich der Umstieg der Fluggesellschaften auf das leisere Modell nicht. Die Spreizung der Lärmrentgelte muss deutlich ausgeweitet werden, um einen echten Anreiz für leisere Technologie zu schaffen.“

Verwundert zeigt sich der VCD Hessen, dass der modernste kleinere Langstreckenjet Airbus A350 in der Entgelt-Liste überhaupt nicht berücksichtigt wurde, obwohl auch er inzwischen international im Liniendienst steht – nur bisher eben nicht in Deutschland.

CDU-Initiative für interregionale RE-Züge in der Dadina

Mehr Fahrgeldeinnahmen durch preissensible Fahrgäste

VCD REGION SÜDHESSEN. uds. Für schnelle Regional-Express-Verbindungen (RE) innerhalb Hessens und über die Bahnknoten Frankfurt, Heidelberg, Mannheim und die Landesgrenzen hinaus setzt sich die CDU-Fraktion in der Dadina ein. Mit der Verknüpfung vorhandener Zugleistungen sowie einzelnen Zusatzbestellungen möchte die CDU den Schienenverkehr wettbewerbsfähig zum Auto und zum Fernbus machen, bei gleichzeitig günstigen Fahrpreisen. Die im RMV-Nahver-

kehrsplan als "Hessen-Express" bezeichneten RE-Linien sieht die CDU als "nicht ausreichend" an. Für die kommende Dadina-Verbandsversammlung wird die CDU eine Initiative einbringen.

Auch mit dem künftigen Regionalzugangebot auf der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt - Darmstadt - Bensheim - Heidelberg/Mannheim) muss in Frankfurt, Heidelberg und Mannheim umgestiegen werden. Die vom RMV gewünschte Linie Wiesbaden - Flughafen - Darmstadt

ist aufgrund der Sparvorgaben des Landratsamts sowie dessen verfehlter Vergabepolitik bei Buslinien aus dem Dadina-Haushalt nicht zu bezahlen. Die CDU wünscht daher eine "intelligente Verknüpfung" vorhandener RE-Leistungen. Damit sollen den Fahrgästen umsteigefreie Direktverbindungen aus Südhessen ermöglicht werden, z.B. nach Friedberg, Gießen, Marburg, Kassel im Norden, nach Saarbrücken, Karlsruhe und Stuttgart im Süden und Südwesten, nach Aschaffenburg und Würzburg im Osten sowie nach Bingen und Kaiserslautern im Westen; natürlich mit jeweiligen Zwischenhalten an bedeutenden Bahnhöfen. Regional-Express-Züge halten nicht überall (wie Regionalbahnen), jedoch öfter als Intercitys.

Diese langlaufenden RE-Linien sieht die CDU als die regionale Antwort auf die Fernbuskonkurrenz. Denn die Fernbusse entziehen den kommunal- und landesfinanzierten Zügen Fahrgäste und Einnahmen, die es zurückzuholen gilt. Mit den vorhandenen Tarifangeboten "Hessenticket" und "Quer-durchs-Land-Ticket" sowie deutlich unter Intercityniveau liegenden Preisen ist die Schiene wettbewerbsfähig, doch die entsprechenden Direktverbindungen fehlen dazu. Mit ihrer Initiative möchte die CDU die lokalen und regi-

onalen Nahverkehrsorganisationen wachrütteln, zur interregionalen Zusammenarbeit ermutigen und mit den zusätzlichen Fahrgästen die finanzielle Basis erweitern.

Als Konkurrenz zum vorhandenen Fernzugangebot in Darmstadt sieht die CDU ihr Anliegen nicht: Die IC- und ICE-Züge haben eine

ganz andere Kundengruppe als die preissensiblen Fahrgäste der interregionalen Direktverbindungen mit einer guten Flächenerschließung und Zughalten u. a. in Groß-Gerau, Bischofsheim, Dieburg, Bickenbach, Bensheim, Heppenheim, Langen und natürlich Darmstadt.

Mehr und bessere Zugverbindungen ab Stadtteilbahnhöfen gefordert

PRO BAHN: Einstieg der HEAG in Eisenbahnverkehr möglich

Für eine deutliche Verbesserung der Zugverbindungen ab den Stadtteilbahnhöfen Darmstadt-Eberstadt, Darmstadt-Süd und Darmstadt-Nord spricht sich der Fahrgastverband PRO BAHN aus. Konkret fordert er mehr Direktzugverbindungen ab Eberstadt und dem Südbahnhof nach Frankfurt. Mit einer Beschleunigung der Pfungstadtbahn soll diese zur Ringbahn über Nord- und Ostbahnhof bis Groß-Zimmern werden. Damit würden die innerstädtischen Straßenbahnen entlastet und Platz für neue Fahrgäste aus der Lincoln-Siedlung geschaffen. Konkrete Fahrplan-Vorschläge hierzu liegen seit Juni 2014 vor. Diese Ringbahn hat PRO BAHN bereits 1988 gefordert. Als Betreiber könnte die HEAG mobilo fungieren und auch die Stadt-Land-Bahn nach Groß-Zimmern und Wiebelsbach fahren. Der Darmstädter Magistrat und die DADINA müssten endlich handeln.

Anlass für PRO BAHN ist die Äußerung des städtischen Planers Nobert Stoll, der im Darmstädter Echo vom 05.02.15 die Zugverbindungen ab dem Südbahnhof als „keine Alternative für Frankfurt-Pendler bezeichnet“, da diese einen „zu geringen Takt“ aufweisen.

„Diesem nun auch in der Stadtverwaltung erkannten Mangel muss abgeholfen werden“, so PRO-BAHN-Vorstand Dr. Gottlob Gienger. Denn mit einer Fahrzeit von 25 Minuten ab dem Südbahnhof nach Frankfurt sieht er die Regionalbahnlinie 60 auf der Main-Neckar-

Bahn durchaus als attraktiv an. „Doch brauchen alle Stationen in der Großstadt Darmstadt ein mindestens halbstündliches Zugangebot, das es in Eberstadt, Süd-, Nord- und Ostbahnhof in An-

sätzen nur in der Hauptverkehrszeit gibt.“ Zur Entlastung der innerstädtischen Buslinien könnte eine stündliche Ringbahnverbindung beitragen. Konkrete Fahrplanvorschläge sind auch in der derzeit von der Dadina untersuchten „CDU-Kombi-Lösung“ enthalten. Die Reisezeit der Pfungstadtbahn von Eberstadt zum Nordbahnhof könnte so von 34 auf nur noch 18 Minuten sinken.

„Mit der Ringbahn Pfungstadt – Groß-Zimmern sparen die Fahrgäste aus Pfungstadt und in der Nähe der Stadtteilbahnhöfe viel Zeit und schaffen Platz in den innerstädtischen Bussen und Straßenbahnen,“ so Dr. Gienger. Die Stadt Darmstadt und die DADINA müssten daher ein lebhaftes Interesse daran haben, das laufende Gutachten zum Erfolg zu führen. Auch einen Einstieg des städtischen Mobilitätskonzerns HEAG mobilo in den Eisenbahnverkehr als Anbieter der „Kombi-Lösung“ kann sich PRO BAHN vorstellen.

solar und mobil
Gesellschaft für regenerative Energietechnik mbH

**Photovoltaik
Elektromobile
Heizungstechnik**

Ihr Partner für umweltfreundliche und effektive Energietechnik

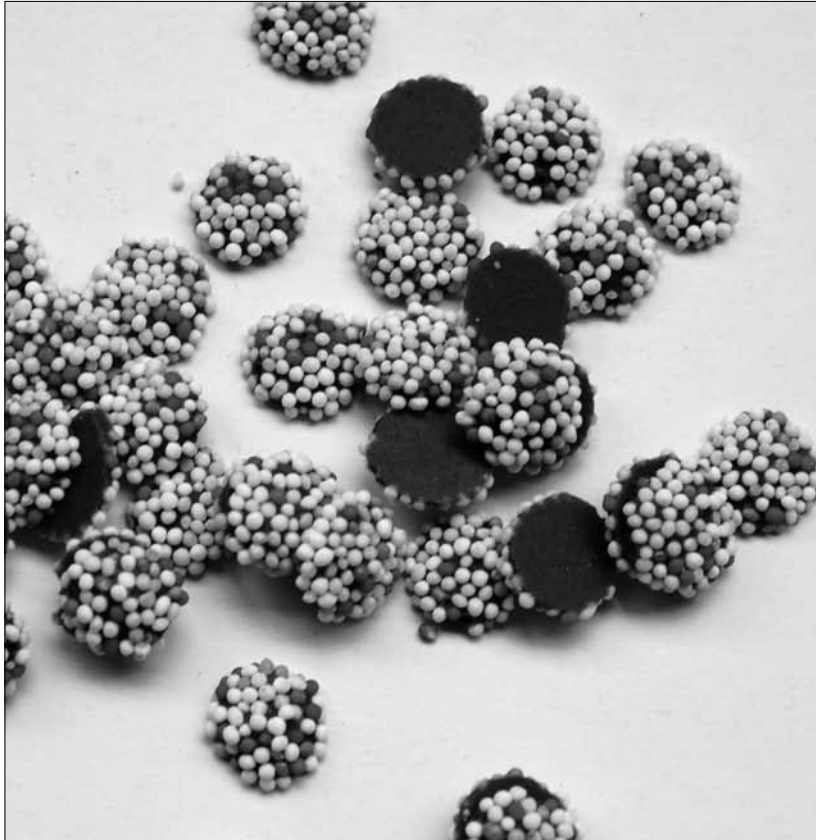
Ludwig-Erhard-Straße 9 | 64653 Lorsch
Telefon: 06251 707 96-0 | www.solar-mobil.de

www.denksport.de



Bahnhof Ober-Ramstadt Unsicherheit, ob der Sattel am Abend noch am Rad ist, vermindert die Chancen des Umweltverbunds aus Rad und Bahn am Bahnhof Ober-Ramstadt. Abschließbare Radboxen sind eine Lösung, doch SPD und Grüne sind auf Antrag des Bürgermeisters aus dem Förderprogramm der Dadina ausgestiegen.

Uwe Schuchmann



Auch ein Plätzchen...

zum Arbeiten, einen Gemeinschaftstisch oder Gelegenheit zum Austausch mit anderen Kreativen gesucht?

Die Medienbäckerei ist ein kleiner Coworking Space zum gemeinsamen Arbeiten, Audiowerkstatt, Ausstellungs- und Seminarraum.

Sie liegt charmant in einer ehemaligen Backstube in der Jahnstraße in Bessungen (Darmstadt).

Schau vorbei - wir freuen uns auf Deine E-Mail!

Kontakt: Niko Martin
niko@medienbaeckerei.de
tel. 06151 9 50 65 67
www.medienbaeckerei.de

medienbäckerei

Von Running Gag bis Essbesteck



**Ob Sport, Kultur
oder Schule:**

Merck fördert sein Umfeld in vielen Bereichen – und unterstützt zum Beispiel den Kinderzirkus Datterino des BDKJ Darmstadt sowie die Darmstädter Tafel.
www.merck.de/darmstadt

ICE: Ohne Südanbindung an die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim droht Darmstadt Abkopplung PRO BAHN und VCD für Vollenbindung Darmstadts

VCD und PRO BAHN: Nur mit Südanbindung vollständige Entlastung der Bergstraße

PRO BAHN/VCD. Für die Vollenbindung und damit die ausschließliche Führung der Eisenbahn-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim über Darmstadt Hbf haben sich der Fahrgastverband PRO BAHN und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) ausgesprochen. Höchste Relevanz hat die Südanbindung Darmstadts an die Strecke. Die beiden Fachverbände aus Verkehrs- und Umweltbereich begründen ihre Position durch vier wesentliche Punkte:

- Südhessen braucht die Anbindung an die Neubaustrecke in Nord- als auch in Südrichtung.
- Der Fahrzeitunterschied zwischen haltenden und durchfahrenden Zügen muss so gering wie möglich sein.
- Der Landschaftsverbrauch muss so gering wie möglich sein.
- Die Entlastungswirkung vom Güterverkehr für die Bestandsstrecken muss so groß wie möglich sein.

Kein Politiker würde Autobahnauffahrten für Südhessen nur in Nordrichtung fordern. Darmstadt und Südhessen mit einem Einzugsbereich von einer Million Menschen droht ohne Südanbindung die vollständige Abkopplung vom Schienenfernverkehr, vergleichbar mit dem Lokführerstreik im Herbst 2014.

„Höchst relevant für Darmstadt und ganz Südhessen ist die Südanbindung,“ so PRO-BAHN-Vorstand Dr. Gienger. Nur mit der Südanbindung kann der gesamte Güterverkehr von der Main-Neckar-Bahn auf die Neubaustrecke verlagert werden. Und nur mit der Südanbindung wird die Fernverkehrsanbindung Darmstadts und der Gesamtregion dauerhaft gesichert und nach Mannheim, Basel und München entscheidend besser. Die Main-Neckar-Bahn ist zu langsam. Von Darmstadt nach Mannheim braucht heute einer der wenigen Intercitys 35 Minuten, doch in 37 Minuten ist ein Intercity auch von Frankfurt über die Riedbahn nach Mannheim gefahren.

Die Lage an der richtigen und wichtigen Strecke entscheidet über den künftigen Fahrplan – bewiesen sieht das VCD-Vorstand Arno Hecker an Hanau und Kassel: „Vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Hannover – Würzburg hielten in Kassel nur zwei Intercitys pro Tag und nur in einer Richtung, denn die andere Richtung war zu langsam angebunden. Nun halten in Kassel alle ICEs (mit einer Ausnahme). In Hanau hielten 1989 ebenfalls nur wenige Intercitys am frühen Morgen und späten Abend. Nun ist Hanau im Stundentakt u. a. mit Kassel, Berlin, Mannheim, Stuttgart, Ulm, München und Basel verbunden. Auch Köln, Nürnberg, Linz und Wien werden im Takt angefahren.“ Hanau genießt diese Anbindung, weil der Halt dort nur wenige Minuten kostet – genau das wird mit der Vollenbindung Darmstadts auch erreicht.

Auch für die Entlastung der Main-Neckar-Bahn vom Güterverkehr ist die Vollenbindung wichtig. Denn viele Güterzüge kommen aus Richtung Babenhausen. Nur

mit der Vollenbindung können sie ab Darmstadt in Richtung Süden auf die Neubaustrecke geleitet werden. Ohne Südanbindung verbleiben sie auf der Main-Neckar-Bahn und belasten die gesamte Bergstraße – tagsüber und nachts, auch in Eberstadt, Bickenbach, Hähnlein. Die Neubaustrecke hingegen wird nach

neuesten Lärmschutzvorschriften gebaut, weitere Entlastung erhoffen sich PRO BAHN und VCD durch die zum Inbetriebnahmezeitpunkt vollständig abgeschlossene Umrüstung der Güterzüge mit Flüsterbremsen. Schienengüterverkehr ist bereits heute weitaus umweltverträglicher als Lkws.

Das Thesenpapier von Pro Bahn und VCD im Einzelnen:

Die Eisenbahn-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim muss ausschließlich über Darmstadt Hbf geführt werden:

- Südhessen braucht die Anbindung an die Neubaustrecke in Nord- als auch in Südrichtung.
- Der Fahrzeitunterschied zwischen haltenden und durchfahrenden Zügen muss so gering wie möglich sein.
- Der Landschaftsverbrauch muss so gering wie möglich sein.
- Die Entlastungswirkung vom Güterverkehr für die Bestandsstrecken muss so groß wie möglich sein.

Südhessen braucht die Anbindung an die Neubaustrecke sowohl in Nord- als auch in Südrichtung:

- Die meisten Hochgeschwindigkeitszüge (ICE, TGV) fahren über die schnellere Riedbahn, die nicht über Darmstadt führt.
- In Darmstadt halten fast nur Intercity / Eurocity-Züge, deren Bestand durch die Fernbuskonkurrenz gefährdet ist. Während der GdL-Streiks 2014 gab es überhaupt keine Fernzüge, während das ICE-Netz zweistündlich bedient wurde.

Ohne Hochgeschwindigkeitverkehr ist die Fernverkehrsanbindung Darmstadt hochgradig gefährdet. Der Fahrzeitunterschied zwischen haltenden und durchfahrenden Zügen muss so gering wie möglich sein:

- Zentrales Kriterium für Eisenbahn-Fernverkehr ist die Reisezeit und die Einpassung in den bestehenden Integralen Taktfahrplan. Das hat auch die Vorstellung der Korridorstudie in Mannheim 2014 ergeben.
- Die aktuelle Reisezeit Darmstadt

– Mannheim ohne Zwischenhalte im Intercity beträgt 35 Minuten, während Frankfurt – Mannheim im ICE über die Riedbahn in 37 Minuten zurückgelegt wird.

- Die Reisezeit Frankfurt – Stuttgart bzw. Frankfurt – Karlsruhe kann auch durch alle Ausbaumaßnahmen oder Verbindungsstrecken auf der Main-Neckar-Bahn Frankfurt – Darmstadt Hbf – Mannheim/Heidelberg nicht auf die gleiche Reisezeit wie auf der Riedbahn Frankfurt – Biblis – Mannheim gebracht werden. Eine Chance auf Wechselbedienung Riedbahn / Main-Neckar-Bahn besteht demnach nicht.
- Der Weg über den Nord- und Süd-Bypass führt zu größeren Reisezeitunterschieden als bei einer Führung ausschließlich über Darmstadt Hbf.
- Bei ausschließlicher Führung über Darmstadt Hbf wird auch das Interesse von Bund und DB Netz für eine schnellstmögliche Realisierung aktiviert, ansonsten wird womöglich ohne Bypässe gebaut.
- Nur mit geringstmöglichen Fahrzeitunterschieden besteht die Chance auf ICE-/TGV-Halte.

Der Landschaftsverbrauch muss so gering wie möglich sein.

- Den geringsten Landschaftsverbrauch hat eine zweigleisige, für Personen- und Güterverkehr nutzbare Strecke, die ausschließlich über Darmstadt Hbf führt und mit allen heute gültigen Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet wird.
- Der Bau einer Neubaustrecke entlang der Autobahnen mit zusätzlichen Verbindungsstrecken im Norden und Süden verbraucht für alle

Strecken viel Landschaft. Es wird das maximal mögliche Protestpotential angesprochen. (Pfungstadt: ICE-Ausschuss, Darmstadt: Westwald/Siedlung Tann, Weiterstadt/Griesheim: Querspange)

Die Entlastungswirkung vom Güterverkehr für die Bestandsstrecken muss so groß wie möglich sein.

• Der über Darmstadt und die Main-Neckar-Bahn fahrende Güterverkehr nutzt heute aus Richtung Norden hauptsächlich die Strecken aus Mainz und Frankfurt-Louisa, geringer auch aus Babenhausen.

• Zur maximalen Entlastung müssen diese Strecken mit der NBS verknüpft werden, damit der Güterverkehr tagsüber teilweise sowie nachts vollständig auf die NBS umgelenkt werden kann.

VCD und Pro Bahn: Die bestmögliche Kombination aus Entlastungswirkung für die Bürger und verkehrlichen Vorteilen durch die Hochgeschwindigkeitsverkehrsanbindung entsteht durch die ausschließliche Führung über Darmstadt Hbf.

Anzeige



Ahornblatt GMBH

DIE **NATURGARTEN**-SPEZIALISTEN

- Wildrosen, Alte Rosen
- Wildsträucher, Kletterpfl.
- Kleinkronige Bäume
- UrObst und Obstbäume
- Pflanzenversand
- Gartenmarkt in Mainz

Sortenliste kostenlos · Bilderkatalog 7,50 €
 55001 Mainz · Postfach 1125 · Untere Zahlbacher Straße 1a
 März – Mai und September – November · samstags 10 – 14 Uhr
 Ruf 06131 / 723 54 · www.Ahornblatt-Garten.de

Neue Obstliste: kostenlos anfordern!

Gartenmarkt von Ahornblatt in Mainz-Zahlbach, Untere Zahlbacher Straße 1a, 55131 Mainz; Haltestelle der Straßenbahn 52 Römersteine/Hildegardis-Krankenhaus, 400 Meter zu Fuß, gegenüber FIAT. **Versand:** Bestellen Sie bequem über die Website www.ahornblatt-garten.de
Verkaufszeiten im Gartenmarkt: 7.3. bis 13.6. und 5.9. bis 28.11.2015, jeweils samstags von 10 bis 14 Uhr. Rückfragen? Ruf 06131 72354

Säulengehölze für kleine Gärten und schmale Hecken

Für schmale Hecken in kleinen Gärten hat Ahornblatt ein eigenes Sortiment mit besonders schlankwüchsigen Gehölzen zusammengestellt. Diese brauchen nicht geschnitten zu werden und passen dadurch in den pflegeleichten und natürlichen Garten. Sie finden diese Pflanzen mit einem besonderen Zeichen für Säulengehölze gekennzeichnet in unseren Sortimentslisten.

Tag der Rosenblüte am 30. Mai 2015

Der diesjährige Tag der Rosenblüte findet am Samstag, 30. Mai von 10-16 Uhr statt. Auch die Rosen Sammlung auf dem Mainzer Lerchenberg ist geöffnet und auch eine weite Anfahrt lohnt!

Anzeige

Odenwälder Milch- und Käsespezialitäten für Feinschmecker



Die ganze Vielfalt direkt einkaufen...

MOLKEREI
Hüttenthal

...in unserem Molkereilädchen

Werktags von 8 – 17 (18*) Uhr

Samstags von 8 – 13 (14*) Uhr

Molkereiweg 1 · 64756 Mossautal/Odw.

Tel. 06062/2665-0

www.molkerei-huettenhal.de

*1. April bis 30. September

„Traditionelle handwerkliche Verarbeitung von frischer Kuh- und Ziegenmilch zu gesunden, ursprünglichen und unverwechsel-

baren Milch- und Käsespezialitäten mit herkunftsbezogener Identität“. Dieses Leitbild bestimmt in hohem Maße die ganzheitliche Marktausrichtung unserer Molkerei.

Gesund in den Frühling

Für das morgendliche Müsli: Süße Quarkcreme mit Leinöl

Zutaten und Zubereitung

Mischen Sie einen Hüttenthaler Magerquark 250g, Leinöl und Honig im Verhältnis 2:1:1. Nach Bedarf kann Milch dazu gegeben werden. Dieses Rezept der Fettforscherin Dr. Johanna Budwig (1908-2003) soll den Körper gleich am Morgen mit den notwendigen essentiellen Fettsäuren für einen guten Start in den Tag versorgen. Wir wünschen einen guten Appetit!

Die Zutaten gibt es auch in Ihrer Nähe, Verkaufsstellen siehe www.molkerei-huettenhal.de

Die ganze Vielfalt direkt einkaufen im Molkereilädchen:

Mo.-Fr. 8.00-18.00 und Sa. 8.00-14.00 Uhr

Unser Angebot an Milch- und Käsespezialitäten wird abgerundet durch ein kleines, regionales Sortiment an Honig, Eiern, Nudeln, Müsli, Bauernbrot sowie Brezeln und Brötchen. Dienstag nachmittags gibt es ein traditionell gebackenes Holzofenbrot. (Vorbestellung empfehlenswert).

Ein besonderer Service:

Frische Vollmilch, Buttermilch und Ziegenmilch zapfen wir lose für Sie in Pfandflaschen.

Ein besonderer Genuss: Tagesfrische Hüttenthaler Rollenbutter gibt es jeden Montag und Donnerstag.