

umweltairbund

Das Magazin für Verkehr und Umwelt in der Region Starkenburg

VCD: Chance für die Region – Stadt-Land-Bahn in 1.435 mm für die Ostkreisbahn

Wildkatze lebt im Odenwald



Mitgliederversammlung

13.7. VCD Darmstadt-Dieburg

25.8. Umweltinfobörse Darmstadt

Mitmachen: www.kein-nachflug.eu



Liebe Leserinnen, liebe Leser,
kurz nach Erscheinen diese Ausgabe der umweltfairbund fällt eine wichtige Entscheidung: Kann auch im Großraum Darmstadt die Systemgrenze zwischen Straßenbahn und Eisenbahn überwunden werden? Es liegt an den 20 Politikern in der Dadina-Verbandsversammlung, die laufende Straßenbahnuntersuchung, bisher verengt auf die Darmstädter Meterspur, auf eine wirklich systemoffene und ergebnisoffene Untersuchung zu erweitern.

Daher liegt der Schwerpunkt dieser Ausgabe auf der „Stadt-Land-Bahn“, deren Technik in Kassel „RegioTram“, in Karlsruhe „S-Bahn“, in Saarbrücken „Saarbahn genannt wird.

Unterstützt wird die Meinungsbildung durch eine Info-Offensive: Mitte Juni in Groß-Zimmern stellte der VCD die Chancen einer normalspurigen Zweisystem-Stadt-Land-Bahn vor. Auch im Dadina-Fahrgastbeirat warb der VCD für eine Erweiterung der Untersuchung. Die entscheidende Dadina-Sitzung am Mittwoch, 27.06. 18 Uhr, bahnGALERIE im Hauptbahnhof Darmstadt, Europasaal, 2. Ebene, Europaplatz 1 über den Antrag ist öffentlich.

Der BUND im Odenwald hat es nun amtlich: Die Wildkatze lebt im Odenwald! Festgestellt wurde ihr Vorkommen durch die Analyse der Haarproben, die sich an Lockstöcken fanden. Das sind in der Paarungszeit der seltenen Wildkatze mit Baldrian präparierte Latten, die regelmäßig kontrolliert wurden. Nun können Maßnahmen ergriffen werden, die das Fortbestehen der Art ermöglichen: Der „Wildkatzensprung“ des BUND findet nun auch im Odenwald statt worüber sich die Aktiven sehr freuen.



In Darmstadt stellte der Darmbach e.V. ein Gutachten vor, das besagt, dass die Stadt verpflichtet ist, das Fließgewässer Darmbach vom Schmutzwasserkanal zu befreien und wo es möglich ist auch offen durch die Stadt zu führen. Viel Spaß beim Lesen! Ihr Uwe Schuchmann

PS: Auf der Website können Sie sich ganz einfach zu unserem Newsletter per E-Mail anmelden! So bekommen Sie auch Einladungen zu kurzfristigen Veranstaltungen.

Impressum umweltfairbund Südhessen, Nr. 2-2012, 20. Jahrgang

Herausgeber:
umweltfairbund SÜDHESSEN ist die Zeitschrift des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), KV Darmstadt-Dieburg e.V., Darmstadt, Groß-Gerau, Bergstraße, Odenwald, des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), Darmstadt e.V., Bergstraße e.V., Odenwald, Groß-Gerau und des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) OV Darmstadt, KV Odenwald

Erscheinungsweise: vierteljährlich
Bezugspreis: für Mitglieder im Beitrag enthalten; für Nichtmitglieder 6,40 Euro im Jahr, Einzelheft 1,60 Euro

ufb-Bankverbindung Konto 23 010 758 Sparkasse Darmstadt BLZ 508 501 50
ufb-Abo Abbuchungserlaubnis (siehe Rechnungsfragen) oder Einzahlung 6,40 Euro mit Adressangabe

Spenden: direkt an die Mitgliedsverbände, siehe Kontaktseite hinten im Heft
Redaktion: Anschrift, Fax, E-Mail, Fon siehe Kontaktseite bei ADFC, BUND, VCD
V.i.S.d.P. Peter Rieken (pit), Brigitte Martin (bm), Uwe Schuchmann (uds), Frank Ludwig Diehl (fld), Harald Hoppe (hh), Heike Bartenschlager (hb), Matthias Gehrman (mg), Michael Martin (mm), Mario Schuller (ms), Heiner Schäfer (HS)

Satz & Layout: Brigitte Martin
Titelbild: Wiener Lokalbahnen AG (WLB)
Adressenänderungen:

Bitte ausschließlich der Mitgliederverwaltung des zutreffenden Verbandes mitteilen (siehe Kontaktseite am Hefende)



Verlag:
VCD Verlag umweltfairbund, Lauteschlägerstr. 24, 64289 Darmstadt
www.darmstadt.bund.net/
service_und_beratung/
mitgliederzeitschriften > umweltfairbund

Belichtung und Druck: Druckwerkstatt Kollektiv GmbH, Feuerbachstr. 1, 64291 Darmstadt
Rechnungsfragen: Helmut Richter Ringstraße 43, 64807 Dieburg
Fon 06071 25187 • helursrichter@web.de

Anzeigen & Technik:
Brigitte Martin, Dreieichweg 11, 64291 Darmstadt
Fon 06151 37931 • brigitte.martin@bund.net
www.bund-darmstadt.de > Suche > umweltfairbund

Auflage: 4.300 Exemplare
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier Reprint 130g (Umschlag) und Resaoffset 80g (Innenteil).
Es gilt die Preisliste Nr. 7 vom 01.01.2011

Anzeigenschluss 3-2012 am 25.08.2012
Redaktionsschluss 3-2012 am 18.08.2012
Das nächste Heft erscheint im September 2012.

Nachdruck mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gerne gestattet. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht die Meinung der Redaktion dar.

Postvertriebsstück D 9866
ISSN 1611-1362

Inhalt

Schwerpunktthema vom VCD

Stadt-Land-Bahn für die Ostkreisbahn	3
Einladung zur Jahreshauptversammlung	6
Bergsträßerin im VCD-Landesvorstand	6
Luftverkehr auf Schiene verlagern	6
Was wird aus der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim?	7
VCD und BUND: Luftreinhaltung ist Dauerthema in Darmstadt	8

BUND

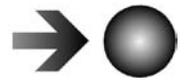
Jetzt mitmachen beim Online-Protest: Gesundheit vor Profit – Kein Nachflug!	9
Natur in der Stadt – Thema beim BUND und in unseren Buchhinweisen	10
Spielen und Natur erfahren in Darmstadt	11
Natur erleben am Osthang der Mathildenhöhe?!!!	11
Die Rechtslage zur Offenlegung des Darmbachs	12
BUND: Offen fließender Darmbach mehr Lebensqualität für Mensch und Natur	13
Die Europäische Wildkatze lebt im Odenwald	14
Die Weitervernetzung: der Wildkatzensprung	15
Rezepte mit Hüttenthaler Spezialitäten	16
Viele Rehkitze haben nicht so viel Glück	17
AG Bauverein des BUND plant weiter	17

ADFC

Neue Wege des ADFC Bergstraße	18
Touren & Termine des ADFC Bergstraße	18
ADFC Bergstraße mit neuer Homepage	18
Darmstadt: Voller Erfolg für den Fahrrad-Aktions-Tag am Pfingstsonntag	19
Und zu guter letzt - Bücher für den Sommer	22

Rubriken

Editorial und Impressum	2
Monatliche & Veranstaltungs-Termine	21
Private Kleinanzeigen	22
Wespenberatung und -Umsiedlungen	22
Geschirrverleih des BUND	23
Kontaktadressen in der Region	23



VCD: Chance für die ganze Region – Die Stadt-Land-Bahn in 1.435 mm für die Ostkreisbahn

Mehr Ziele mit der Eisenbahnspurweite 1435 mm

VCD und PRO BAHN setzen auf Überwindung der Systemgrenzen

„Gleichberechtigte Untersuchung aller Spurweiten – gleiche Fahrtenzahl mit Stadt-Land-Bahn wie Meterspur“

Darmstadt-Dieburg, uds. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Fahrgastverband PRO BAHN setzen auf einen Bau der Schienenverbindung Groß-Zimmern – Darmstadt in der Eisenbahnspurweite 1435 mm. Durch die Überwindung der Systemgrenzen zwischen der Darmstädter Straßenbahn (1000 mm Spurweite) und der um die Stadt herumführenden Odenwaldbahn könnten die Einwohner von Groß-Zimmern, Gundershausen und Roßdorf nicht nur die Darmstädter Innenstadt erreichen, sondern auch die Arbeitsplatzschwerpunkte im Norden. Direktverbindungen von Groß-Zimmern und Roßdorf nach Frankfurt wären ebenso möglich wie Stadt-Land-Bahn-Fahrten von der Odenwaldbahn in die Darmstädter Innenstadt.

Im Rahmen eines Bürgerinformationsabends am 11.05.2012 präsentierten Karl Aßmann (Gründer des REC), Werner Krone (pensionierter Bahningenieur), Dr. Gottlob Gienger (PRO BAHN) und Uwe Schuchmann (VCD) Gründe für einen Wiederaufbau der Schienenverbindung in Eisenbahnspurweite. Karl Aßmann wies hier auf die Chancen der Eisenbahnspur hin, Werner Krone auf das Beispiel der Schönbuchbahn, die als Eisenbahn reaktiviert wurde und an der er selbst mitwirkte.

Doch lässt die Nahverkehrsorganisation Dadina nur den Bau einer meterspurigen Straßenbahn aus der Innenstadt nach Groß-Zimmern untersuchen. Mit der Übertragung der in Karlsruhe und Kassel erfolgreichen Systeme auf Darmstadt hat man sich nie ernsthaft beschäftigt. Einziges hierzu der Dadina-Verbandsversammlung vorliegendes Dokument ist eine Beschlussempfehlung von Geschäftsstelle und Vorstand zum Nahverkehrsplan 2009: „Die bereits in der Vergan-

genheit geführten Diskussionen um ein Stadt-Land-Bahn-System hatten stets zum Ergebnis, das angesichts der erwarteten Kosten und städtebaulichen Probleme in der Darmstädter Innenstadt kein mehrheitsfähiges Interesse besteht, diese Idee generell weiter zu verfolgen. Eine Nennung als Ziel-Handlungsfeld ist daher nicht sachgerecht.“

Diese Diskussionen gab es nicht: Niemand hat bisher den aus den 90er Jahren kommenden Vorschlag von Helmut Kriha, Richard Lichtenstein, Hans Mohrmann und Heinz Schulz ingenieurtechnisch geprüft. Alle bisher von der Dadina und -Vorgängerorganisationen beauftragten Gutachten verengten sich Richtung Roßdorf auf Bus-Verbesserungen oder die meterspurige Straßenbahn. Die Nutzung aller Chancen sieht anders aus.

Mit Folgen: 2002/2003 kam ein von der Dadina beauftragtes Planungsbüro zum Ergebnis, dass allein das Über-/Unterführungsbauwerk für die Meterspur-Tram am Ostbahnhof über 20 Mio. Euro kosten würde. Dieses Bauwerk ließe sich durch eine Systemverknüpfung vermeiden, denn die Stadt-Land-Bahn benutzt einfach auf einem Stückchen die Odenwaldbahngleise mit! Eine Unterführung ist immer teurer als eine Gleisverknüpfung, auch wenn die Dadina auf einmal mit geringeren Unterführungskosten rechnet.

Zahlreiche Missverständnisse bei der Dadina

Die Nicht-Beschäftigung der Dadina-Geschäftsführung und des Vorstandsvorsitzenden Christian Fleischmann (Grüne) führt zu Missverständnissen, die die Referenten am 11.05.2012 in Roßdorf auszuräumen versuchten. Fleischmann im Darmstädter Echo vom 13.04.2012: „Man stelle sich vor,



Wiener Lokalbahnen AG (WLB)

Roßdorfs Partnergemeinde Vösendorf bei Wien hat eine Stadt-Land-Bahn, die von Baden über Vösendorf bis Wien Philadelphiabrücke/Meidling als echte Eisenbahn fährt, um ab dort die Wiener Straßenbahngleise zu nutzen.

Das Bild zeigt einen Lokalbahnzug im Bahnhof Vösendorf-Siebenhirten. Ganz vorne ist das Gütergleis, hinten sind die Eisenbahnsignale erkennbar. In der Hauptverkehrszeit ist Vösendorf mit acht Fahrten pro Stunde und Richtung angebunden, die Station liegt – wie der frühere Roßdorfer Bahnhof – am Ortsrand. Der Beliebtheit tut das keinen Abbruch. Der hintere Triebwagen ist ein Niederflurwagen. Eigentümerin der WLB sind übrigens die Wiener Stadtwerke – ein Vorbild für die Darmstädter Heag zur Expansion?

Mehr zum Thema Stadt-Land-Bahn mit 1435 mm-Spur:

http://de.wikipedia.org/wiki/RegioTram_Kassel
<http://de.wikipedia.org/wiki/Tram-train>
http://de.wikipedia.org/wiki/Badner_Bahn

über den Luisenplatz fährt ein Zug.“ Befragt vom Moderator, konnte diese Vorstellung keinen der Gäste vom 11. Mai schrecken. Einer meldete sich: „Ich will dort aussteigen.“ In Zwickau fahren Eisenbahntriebwagen mit Dieselmotor in die Innenstadt – technisch und städtebaulich ist die von Fleischmann als Abschreckung herangezogene Vorstellung also bereits umsteigefreie Realität für die Fahrgäste aus Falkenstein und Klingenthal.

Der geringe Informationsstand des Darmstadt-Dieburger ÖPNV-Dezernenten bedarf weiterer Verbesserung, wie seine Äußerung auf einer Veranstaltung



Spsmler/wikipedia.org

Keine Stadt-Land-Bahn, doch ein echter Zug mitten in der Stadt: Die Vogtlandbahn auf dem Dreischienengleis in Zwickau

der Gemeinde Roßdorf am 07. Mai offenbarte: „Die 1-Meter-43-Bahn passt nicht in die Stadt.“ Fakt ist: Die Spurweite bestimmt nicht die Fahrzeugbreite. In Magdeburg fahren Straßenbahnen vom gleichen Hersteller wie die Darmstädter Bahnen. Die Ähnlichkeit ist frappierend. Nur fahren die Magdeburger Trams auf dem „1-Meter-43“-Gleis – doch sie sind 10 cm schmaler als die Darmstädter Bahnen.

VCD und PRO BAHN setzen auf das Kasseler und Karlsruher Modell. Die dortigen Fahrzeuge sind für Straßenbahn und Eisenbahn zugelassen, sehen aus wie eine Straßenbahn, können auf allen Eisenbahngleisen fahren und nicht nur die Innenstadt erreichen, sondern auch Darmstadt Nord, den Frankfurter Hauptbahnhof oder den Frankfurter Flughafen.

Und die Kosten? Entscheidend ist die Differenzbetrachtung zwischen der Meterspur und der Eisenbahnspurweite.

Ob auf der Außenstrecke zwischen Groß-Zimmern und Darmstadt Ostbahnhof in Meterspur oder Normalspur gebaut wird, macht preislich kaum einen Unterschied. Nur die Schwellen sind etwas breiter, die günstige Betriebsart „Straßenbahn“ ist nicht von der Spurweite abhängig. Die teure Unterführung entfällt, jedoch sind 4 zusätzliche Weichen und Signale sowie 3 Kreuzun-



ChristosV/wikipedia.org

Auch in Kassel überwindet die RegioTram die Systemgrenzen zwischen Eisenbahn und Straßenbahn. Die RT 9 ist gerade in Wabern eingetroffen.

gen inkl. Umprogrammierung des Wiebelsbacher Zentralstellwerks erforderlich. Das heutige Museums-gleis im Ostbahnhof wird erneuert, erhält einen Stadt-Land-Bahn-tauglichen Niederflur-Bahnsteig und wird bis zum Bahnübergang verlängert.

Am Bahnübergang Ostbahnhof überqueren und verlassen die Stadt-Land-Bahn-Gleise die Odenwaldbahn in die Erbacher Straße; denkbar ist ein Richtungsbetrieb wie früher bei der Linie 4: Stadteinwärts Erbacher Straße – Fiedlerweg in die Landgraf-Georg-Straße, stadtauswärts von der Landgraf-Georg-Straße über den Schwarzwaldring, so fuhr früher die Straßenbahnlinie 4. Dort erhält auch die Stadt-Land-Bahn stadtauswärts ihren Niederflur-Bahnsteig. Die Stadt-Land-Bahn nutzt also pro Fahrt nur in einem 2-Minuten-

Sechsspuren-gleis: Kreative Lösungen damit die RegioTram und Güterzüge beide fahren können. Diese UfB soll das den Zweiflern im Raum Darmstadt-Dieburg näherbringen.



Julio/wikipedia.org

Fenster die DB-Gleise, da sich die Haltestellen außerhalb der Odenwaldgleise befinden. Für die kurze Mitnutzung der DB-Gleise fällt der Trassenpreis an, damit ist auch die Instandhaltung abgegolten. Günstiger als die Unterführung ist das allemal, im Gegensatz zu einer Unterführung der Straßenbahn kann bei der Stadt-Land-Bahn niveaugleich zur Odenwaldbahn umgestiegen werden. Auch sind weniger Konflikte mit dem Autoverkehr zu erwarten.

Ab dem Ostbahnhof bis zum Marktplatz müssen die alten, kaputten Meterspurgleise ohnehin komplett ausgetauscht werden, es gibt also kaum oder keine Kostenunterschiede zwischen Meter- und Normalspur. In einer ersten Baustufe könnte die Stadt-Land-Bahn bis zum Friedensplatz fahren (Endpunkt beim Geschäft „Gegenüber.“) Dafür sind zwischen

Marktplatz und Friedensplatz 200 Meter Dreischienengleis erforderlich, die Stadt-Land-Bahn könnte am Marktplatz die Bushaltestelle benutzen.

Zwischen Friedensplatz und Willy-Brandt-Platz ist ebenfalls ein Drei-Schienen-Gleis erforderlich. Die Gleise der Straßenbahnlinie 3 zwischen Willy-Brandt-Platz und Hauptbahnhof in der Bismarckstraße müssen der Heag zufolge ebenfalls 2013 ausgetauscht werden. Statt in Meterspur könnten sie in Eisenbahnspurweite gebaut werden, auch hier gibt es – wenn überhaupt – nur geringe Kostenunterschiede. Ab der Goebelstraße bis zum Hauptbahnhof ist nur auf einem kurzen Abschnitt wieder ein Dreischienengleis erforderlich.

Wenige hundert Meter Dreischienengleis, Gleisbauarbeiten und zusätzliche Signale im Ostbahnhof

sind also erforderlich, um deutlich mehr umsteigefreie Direktverbindungen aus der Ostregion zu den Zielen Darmstadt-Innenstadt (für die Odenwaldbahnnutzer) und Darmstadt-Nord/Frankfurt (für die Groß-Zimmerner und Roßdörfer) zu ermöglichen. Die deutlich geringeren Investitionskosten erhöhen die Chancen für eine Förderung von Bund und Land, die 2019 ausläuft.

Ist die Mitnutzung der Odenwaldbahn-Gleise im Ostbahnhof ein Problem?

Hierfür gibt es schon ein Beispiel: In Heilbronn kreuzt die Stadtbahn niveaugleich bis zu 10 mal pro Stunde die DB-Hauptstrecke. Dabei ist Heilbronn Hbf mit 6 Regionalzügen (beide Richtungen zusammen) deutlich stärker frequentiert als der Darmstädter Ostbahnhof mit maximal 4 Zügen pro Stunde.



Insgesamt gibt es also in Heilbronn 16 Zugfahrten pro Stunde von Stadt-bahn/Regionalzug über die selben Gleise, die von DB Netz jedes Jahr neu erfolgreich geregelt werden – die Audi-Güterzüge sind hierbei noch gar nicht enthalten. Dennoch zweifelt der Dadina-Geschäftsführer Matthias Altenhein einen dichten Taktverkehr der Stadt-Land-Bahn an – was wiederum zeigt, wie dringend die Dadina selbst eine eigene Untersuchung benötigt!

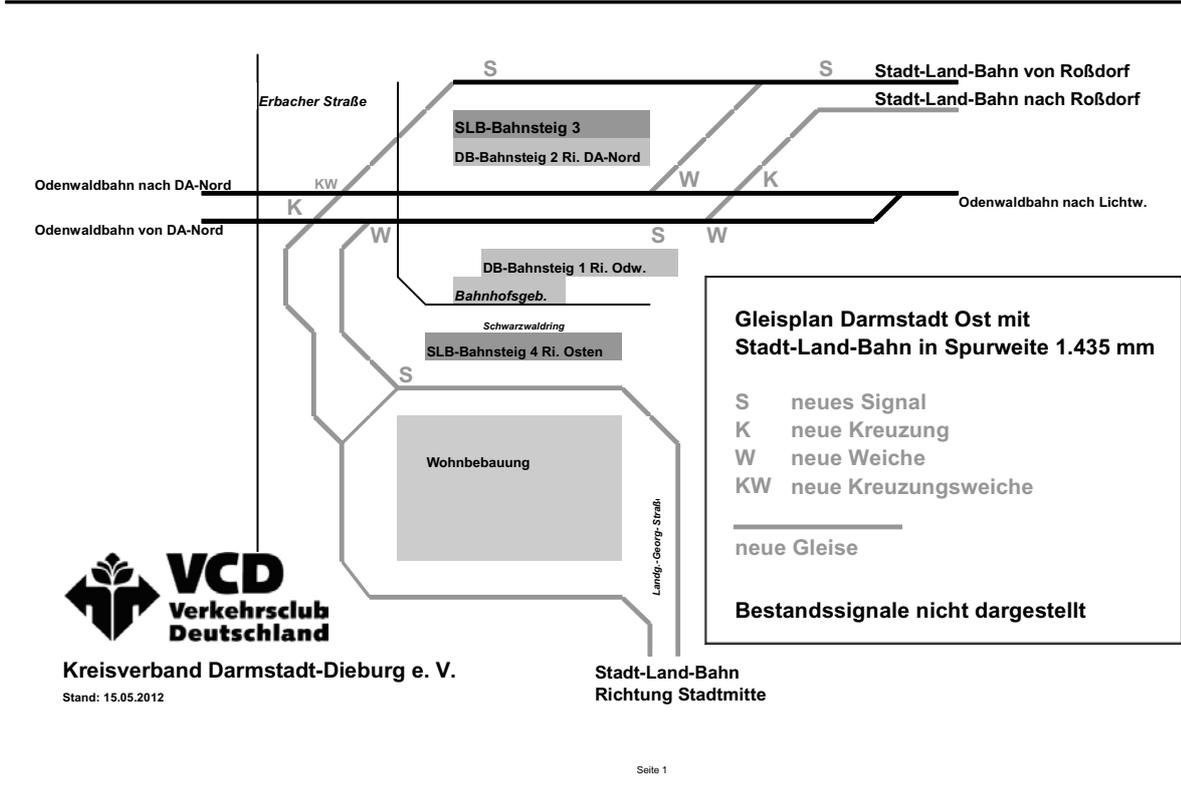
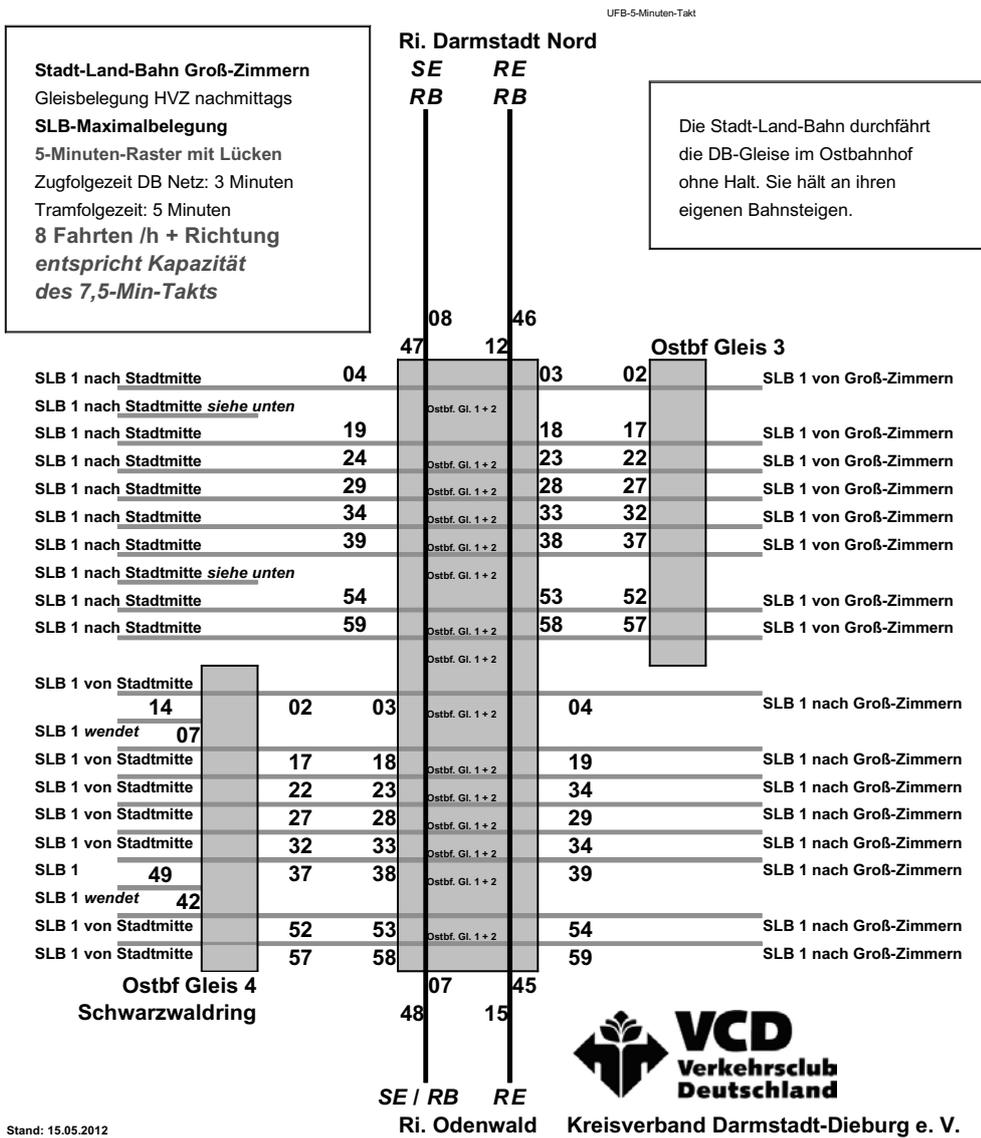
Die Stadt-Land-Bahn kann ebensooft wie die Meterspur-Tram fahren: 8 Mal pro Stunde

Eine VCD-Fahrplanstudie (rechts) weist im Ostbahnhof die Möglichkeit von 8 Fahrten pro Stunde und Richtung nach. Das entspricht exakt der Fahrtenzahl des von der Dadina gewünschten 7,5-Minuten-Takts nach Roßdorf, nur etwas verteilt und mit hervorragenden Anschlüssen an die Odenwaldbahn.

Selbst wenn eine tiefgehende Systemuntersuchung zu einem geringeren Ergebnis käme (wie in Heilbronn), wären die Roßdörfer sicher dankbar für eine Mindestzahl von Direktbussen in der Hauptverkehrszeit zu den Darmstädter Schulstandorten.

Wie geht es weiter?

Am 15.06. luden VCD und PRO BAHN zum Info-Abend in Groß-Zimmern. Am 20.06. präsentierte der VCD die Stadt-Land-Bahn im Dadina-Fahrgastbeirat. Die Dadina-Verbandsversammlung entscheidet am Mittwoch, 27.06. ab 18 Uhr in öffentlicher Sitzung, ob sie eine wirklich systemoffene Untersuchung haben will.



VCD-Kreisverband Darmstadt-Dieburg Einladung zur Jahreshauptversammlung

am Freitag, 13.07.2012, Beginn: 19 Uhr
im BUND-Treff, Lauteschlägerstraße 24, 64289 Darmstadt im Darmstädter Martinsviertel

Die nächsten Bushaltstellen sind Kopernikusplatz (H,U) oder Alexanderstraße/TU (F, H)
Die Tagesordnungspunkte 1 bis 12 sind bis 20 Uhr abgeschlossen.

1. Begrüßung
2. Wahl der Versammlungsleitung
3. Grußwort des Landesvorstandes
4. Bericht des Vorstandes
5. Bericht des Kassierers
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstandes und des Kassierers
9. Neuwahl des Vorstandes
10. Neuwahl des Kassierers
11. Neuwahl der Kassenprüfer
12. Haushaltsplan
13. Bürgerinformation „Leistungsfähige Varianten der Schienenverbindung Groß-Zimmern - Darmstadt

Der VCD-Kreisverband umfasst den Landkreis Darmstadt-Dieburg und die kreisfreie Stadt Darmstadt. Gäste sind herzlich willkommen.



Uwe Schuchmann

Quer über die DB-Hauptstrecke:

So fährt die Stadtbahnlinie S 4 von Heilbronn Bahnhofs-Vorplatz bis zur nächsten Station Böckingen Sonnenbrunnen. Diese Heilbronner Lösung könnte auch für eine Stadt-Land-Bahn im Darmstädter Ostbahnhof funktionieren. Eine teure Unterführung wird eingespart und Stadt-Land-Bahn-Züge könnten aus der Innenstadt auch auf die Odenwaldbahn fahren.

Landesmitgliederversammlung des VCD Hessen

Bergsträßerin im VCD-Landesvorstand

uds/vcd-hessen. Die VCD-Landesmitgliederversammlung wählte im März in Wiesbaden einen neuen Vorstand. Sabine Knapp aus Heppenheim wurde bei den anstehenden Wahlen neu als Beisitzerin in den Landesvorstand gewählt,

Als inhaltliches Thema stand der Luftverkehr, nach einem einleitenden Vortrag von Werner Geiß aus Neu-Isenburg, im Mittelpunkt. Nach Ansicht des VCD Hessen hat der Flugverkehr nicht nur am Rhein-Main-Flughafen das für Mensch und Umwelt verträgliche Maß längst überschritten. In einer Resolution forderten die Mitglieder, die Kapazität des Flughafens zu begrenzen. Die Bauarbeiten am Fraport-Terminal 3 sollten abgebrochen werden. Der Luftverkehr soll zudem denselben Steuern und Abgaben unterworfen werden wie der übrige Verkehr; insbesondere ist der Treibstoff zu besteuern. (Resolution www.vcd.org/hessen).

Verschiedene Landtagsabgeordnete sprachen Grußworte in denen sie sich zu verkehrspolitischen Themen wie Fluglärm, zum Nachtflugverbot oder zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs äußerten.



Holger Greiner, VCD Rhein-Main

Der neue VCD-Landesvorstand

von links: Andreas Henning, Jörg Liermann, Stefan Mack, Mathias Biemann, Sabine Knapp, Sabine Schneider, Martin Mützel (Landesgeschäftsführer), Udo Messer sowie Michael Ziesak (VCD-Bundesvorsitzender); eingebildet die Vorstandsmitglieder Gisela Becker und Michael May.

Luftverkehr auf Schiene verlagern

Endlich Bahnnetz in Hessen ausbauen

VCD Hessen. Der VCD fordert von Bahn, Land und Bund, sich stärker als bisher für den Ausbau der Bahn in Hessen einzusetzen. Nach Aussage der Bundesregierung führt jeder sechste Flug von und nach Frankfurt zu einem Ziel, das in weniger als vier Stunden mit der Bahn erreichbar ist. Wären die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Ausbaumaßnahmen im Schienennetz erfolgt, ließe sich sogar jeder vierte Flug einsparen.

Der aktuelle Investitionsrahmenplan des Bundes sieht bei den Schienenwegen nur zwei Projekte mit 39,2 Mio. Euro Investitionen ab 2010 vor. Bundesweit sollen insgesamt 12,8 Milliarden verbaut werden, 5,5 davon entfallen allein auf die Schnellfahrstrecken Nürnberg-Erfurt-Leipzig und Stuttgart-Ulm.

Was wird aus der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim?

Eine Einschätzung des VCD

Region Südhessen. uds. Das Bundesverkehrsministerium hat die Einleitung weiterer Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke (NBS) Frankfurt – Mannheim gestoppt. Vom Ministerium in Auftrag gegebene Gutachten sehen durch die NBS nur eine geringe Entlastungswirkung der Riedbahn (Frankfurt – Biblis – Mannheim) und der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Bensheim – MA-Friedrichsfeld – Heidelberg/Mannheim). Wichtig zu wissen: Gerade der Schienengüterverkehr hat einen erfreulichen Aufschwung genommen und teilweise schon die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans übertrafen.

Als Reaktion hierauf freuen sich die Landräte Südhessens und Darmstadts Oberbürgermeister (OB), denn nun ist eine Neubaustrecke vor allem für den Güterverkehr im Gespräch. Da der zu untersuchende Korridor zwischen Köln und Karlsruhe auch Pfälzer Strecke umfasst, muss die Güter-NBS nicht unbedingt in Südhessen entstehen. Jedoch erhoffen sich Landräte und OB eine Entlastung der Main-Neckar-Bahn. Auf dieser könnte dann der Regionalverkehr (Regional-Express, Regionalbahn, künftige S-Bahn Rhein-Neckar) ungehindert von Güterzügen rollen, und zudem könnten, so die Hoffnung, auch

Hochgeschwindigkeitszüge wie der ICE den Weg über Darmstadt nehmen, denn nun sei ja Platz.

Wie schätzt der VCD Darmstadt-Dieburg diese Entwicklung ein?

Trügerisch ist die Hoffnung auf ICEs, die zusätzlich über Darmstadt Hbf fahren könnten. Denn die schnellste Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim ist nun einmal die Riedbahn, und daran ändert auch eine mögliche geringere Güterzugdichte nichts. Denn langlaufende Fernzüge haben bei der Trassenvergabe i. d. R. Vorrang vor Güterzügen, allein schon, weil sie einen höheren Trassenpreis bezahlen.

Noch nicht einmal die schon einige Jahre fahrenden TGV-Züge nach Paris und der neue TGV nach Marseille wählen die Main-Neckar-Bahn, obwohl bei der Fahrt über die Riedbahn in Mannheim ein zeitintensiver Fahrtrichtungswechsel vollzogen werden muss – der bei einer Fahrt über Darmstadt erspart bliebe. Denn auch trotz Richtungswechsel ist der TGV über die Riedbahn wenige Minuten schneller.

Nach Einschätzung des VCD wird sich die Hoffnung der Politik auf zusätzliche ICE/TGV über Darmstadt Hbf nicht erfüllen.



Lüko Willms/wikipedia.de

Größer sind die Chancen für den Regionalverkehr. Doch wenn die Politiker schon in den vergangenen Jahren mehr Regionalzüge auf der Main-Neckar-Bahn gewollt hätten, wäre der richtige Weg die Finanzierung und Bestellung dieser Züge gewesen. Sollte tatsächlich kein Platz für mehr Züge sein, hätte man reagieren können. Der VCD sieht daher den Hinweis auf die vielen Güterzüge eher als Schutzbehauptung der Politik, die Bestellung zusätzlicher Züge auf die Ausschreibung von Main-Neckar-Bahn und Riedbahn ab ca. 2016/2017 zu verschieben.

Und die Entlastung im Güterverkehr?

Zu Bundesbahnzeiten bis 1993 mag es ja möglich gewesen sein, Strecken nicht bis nahe der Kapazitätsgrenze auszulasten. Doch die Schienennetzregulierung seit der Bahnreform 1994 lässt das nicht mehr zu. Wenn ein Güterzug-Unternehmen eine Trasse anmeldet, kann DB Netz diese nur ablehnen, wenn kein Platz mehr da ist. Insgesamt wird eine weitere Zunahme des Schienengüterverkehrs erwartet. Auf der Main-Neckar-Bahn dürften also zwar – bedingt durch eine eventuelle Zunahme des Regionalverkehrs – etwas weniger Güterzüge fahren. Doch wenn durch Verkehrszuwachs die Güter-NBS einst voll ausgelastet ist, fahren weiterhin Güterzüge auf der Main-Neckar-Bahn.



Eigenbetrieb für kommunale Aufgaben und Dienstleistungen

Containerdienst

Tel. 0 61 51/13 31 00

Sensfelderweg 33 · 64293 Darmstadt · Fax 0 61 51/13 46 333
e-mail: ead@darmstadt.de · Internet: www.ead.darmstadt.de



Luftreinhaltung ist Dauerthema in Darmstadt

Feinstaub und Stickstoffdioxid zu hoch – Weitere Maßnahmen erforderlich – Stadt gesprächsbereit

Im November 2011 demonstrierten BUND und Greenpeace und überreichten ein Protestschreiben an Oberbürgermeister Jochen Partsch, da zu diesem Zeitpunkt 40 Überschreitungen bei Feinstaub (PM10) und 44 Überschreitungen für Stickstoffdioxid an der Darmstädter Messstelle Hängelstraße entschieden zu viel für die Gesundheitsbelastung der Bevölkerung sind. OB Partsch zeigte sich ebenfalls sehr besorgt, teilte in einem ausführlichen Schreiben die Bedenken der Verbände und sieht notwendigen Handlungsbedarf.

Mitte Februar 2012 mahnten BUND, DUH, NABU und VCD saubere Luft und mehr Maßnahmen dafür in Darmstadt in einer Pressekonzferenz an. Zusätzlich legte die DUH Klage gegen das Land Hessen ein. Umweltdezernentin Brigitte Lindscheid lud die Verbände Mitte Mai zum Spitzengespräch

mit Darmstädter Fachverwaltungsmitarbeitern und Vertreterinnen des Hessischen Umwelt- und des Wirtschaftsministeriums.

Hierbei wurden die Forderungen der Verbände besprochen. Der BUND betonte, dass das Lkw-Durchfahrtsverbot für Lkw ab 3,5 Tonnen und das Nachtfahrverbot – auch aus Lärmschutzgründen – auf jeden Fall bestehen bleiben muss. Allerdings müsste es aber auch noch öfters kontrolliert werden.

Zu prüfen wäre, ob nach der Öffnung des Lohbergtunnels und anderer Umgehungen die Transit-Durchfahrten durch Darmstadt für Lkw aus den Landkreis Darmstadt-Dieburg und Odenwald weiter reduziert werden können. Unverständlich ist es den Verbänden, warum die vierstreifige B26 nicht mit Maut belegt wurde, da „es die Bürger nicht interessiert, ob eine autobahnähnlich ausgebaute Bun-

desstraße unmittelbar auf eine Autobahn mündet oder eine Stadt dazwischenliegt“, so der VCD. Der BUND sieht weiterhin die Notwendigkeit, eine Umweltzone Rhein-Main einzurichten: nicht nur innerorts in den Städten und Gemeinden sollte hier eine Regelschwindigkeit von 30 Stundenkilometern (Hauptstraßen Tempo 40) bestehen, sondern auch eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Autobahnen des Gebietes eingeführt werden, was nicht nur der Luft- und Lärmbelastung sondern auch der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer innerorts zuträglicher wäre. Denn Lärm und Luftbelastung zusammen erhöhen das Risiko für gesundheitliche Schäden wie Herz-Kreislaufkrankungen, Asthma, Allergien bis hin zu Krebserkrankungen beträchtlich. Zur Luftverbesserung kann auch eine Summe von Kleinmaßnahmen beitragen, so Thomas Rahner, Vorstandsmitglied des BUND Hessen. Zu warten, bis die EU schärfere Zulassungswerte wie eine „Euro 6“ einführt und die Kleinfueranlagenverordnungsfrist greift, wäre fahrlässig. Aus Kostengründen könne die Forderung des VCD nach mehr Kapazitäten im ÖPNV und mehr Sitzplätzen auf der Main-Neckar-Bahn, der Odenwaldbahn und auf der Strecke Wiesbaden – Aschaffenburg nicht erfüllt werden, so Brigitte Lindscheid.

Wenn es um Sport geht.
Mittendrin.

MERCK

Merck ist mitten im Leben. Und das mit Engagement und Leidenschaft.
Wir sind dabei, wenn es darum geht, Sport zu fördern.

www.merck.de/darmstadt