

# umweltfairbund

Das Magazin für Verkehr und Umwelt in der Region Starkenburg

## Feinstaub =

## nur weniger Verkehr

## verringert die Belastung



**BUND-Aktionen für Mitglieder und Neumitglieder**

**ADFC und BUND rufen zum Mitmachen beim Fahrrad-Klimatest 2005 auf**

**Tour de Natur 2005 in Kelsterbach**

**VCD bemängelt zu wenig Triebwagen auf der Odenwaldbahn**



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

bereits am 27. September 1996 verabschiedete der Europäische Rat die „Luftqualitätsrahmenrichtlinie“ (96/62/EG), die in der breiten Öffentlichkeit (erst jetzt) so viel Aufmerksamkeit erlangte wie selten eine europäische Richtlinie zuvor. In Deutschland wurden diese und andere einschlägige Richtlinien im September 2002 in der „Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Immissionswerte über Schadstoffe in der Luft – 22. BImSchV“ in nationales Recht umgesetzt. Auch das ließ die Öffentlichkeit, und leider auch die überwiegende Mehrheit der Länderpolitiker kalt. Auch in Hessen wurden die Grenzwerte schon Jahrelang teils gravierend überschritten. Politiker aus Kommunen - wie beispielsweise der jetzige Ökodezernent Klaus Feuchtinger aus Darmstadt, die frühzeitig anmahnten, Luftreinhaltepläne und Aktionspläne zu erstellen, sich verschiedenste Maßnahmen frühzeitig zu überlegen und mit Betroffenen zu diskutieren, wurden ausgebrems.

Am 1. Januar 2005 änderte sich nur eines entscheidend: zum ersten Mal erhielt die einzelne Bürgerin, der einzelne Bürger die Möglichkeit, das Recht auf „frische Luft“ selbst einzuklagen. Und erst jetzt legte die Landesregierung den Luftreinhalteplan Rhein-Main vor. Hastig müssen für besonders betroffene Städte Aktionspläne erstellt werden. Aber auch hier ist absehbar, dass an vielen Orten nur an Symptomen, aber nicht an der Ursache der enormen Luft- und damit Gesundheitsbelastung gearbeitet wird. Es nützt wahrhaftig nichts, den gleichen Verkehr in mehr oder weniger weiten Bögen um die jeweiligen Messstellen herumzuleiten. Es hilft nur eines: der Verkehr muss verlagert werden, so dass der motorisierte Individualverkehr insgesamt sehr viel weniger wird, in der Stadt und außerhalb gleichermaßen – ohne Zusammenarbeit wird das nicht funktionieren.

Das alles klingt einfach, aber es ist absehbar, dass es bis dahin noch ein weiter Weg ist – einen ersten Schritt haben Sie schon getan, wenn Sie uns bei unserer Arbeit unterstützen,

Ihre Brigitte Martin vom BUND

**Inhalt**

**Schwerpunktthema zu**  
Feinstaub - sofort handeln - Nur weniger Verkehr verringert die Belastung 3

**BUND**  
BUND-Umwelt-BahnCard bis 30. September bestellen 5  
Spende: Naturschutz und Menschenschutz anstatt Flughafenausbau 7  
BUND beim Umweltdiplom - Wildbienenwohnungen gebaut 7  
Bauplanungen im Internet Darmbach kommt ans Licht Stromfresser Klimaanlage 8  
2. Griesheimer Energietage vom 30. Juni bis 7. August 2005 9  
Neuaufgabe Starkenburger Reparaturführer geplant Gefährdung der Natur durch Windräder? 10

**Mitmachen! BUNDmitglieder werben Mitglieder -**  
Danke schön und Willkommen - groß passend zum „Abenteuer Schmetterling“ 11

**Buchtipps:** Das Grüne Band - Vom Todesstreifen zur Lebenslinie 12

**Fragebogen zum Fahrrad-Klima-Test 2005** 13

**VCD**  
VCD erhält Versprechen von RMV-Chef persönlich 15  
Wunsch nach Bahnanschluss für das Modautal 15  
Im „Sardino“ aus dem Odenwald nach Frankfurt 16

**ADFC**  
Bergstraße: Felgenklemmer adé! 17  
Bischofsheim setzt Maßstäbe ADFC begrüßt fahrradfreundliche Bedingungen 17  
Tour de Natur 2005 in Kelsterbach 18  
Baudezernent Wenzel und ADFC Darmstadt vereinbaren engere Zusammenarbeit 18  
Radverkehr in Arheilgen gefährdet 18  
Gefährliche Begegnungen ... 19  
Fehlerteufel im Tourenprogramm 19  
Fahrrad gegen Feinstaub 19  
ADFC-Darmstadt-Notdienst 19  
Wie fahrradfreundlich ist Darmstadt 20  
Radverkehrspolitik in Darmstadt 20

**Rubriken**  
Editorial 2  
Impressum 2  
**Monatliche Termine** 21  
**Termine in der Region** 21  
**Private Kleinanzeigen** 22  
Kontaktadressen in der Region 23  
Geschirrvleih des BUND 23

**Impressum**

**Nr. 2/2005 - 13. 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 der Verbände enthalten; für Nichtmitglieder 6,40 Euro im Jahr, Einzelheft 1,60 Euro

**ufb-Bankverbindung** Konto 23 010 758 bei der Sparkasse Darmstadt BLZ 508 501 50

**ufb-Abo** Abbuchungserlaubnis (siehe Rechnungsfragen) oder Einzahlung von 6,40 Euro mit Adressangabe

**Spenden:** direkt an die Mitgliedsverbände, siehe Kontaktseite hinten im Heft

**Redaktion:** Anschrift, Fax, eMail, Fon siehe unten und Kontaktseite bei ADFC, BUND, VCD ViSdP Peter Rieken (pit), Brigitte Martin (bm), Uwe Schuchmann (uds), Lisa Smith (lis), Jörg Urban (JU), Christian Eckert (ce), Dirk Schmidt (ds), Harald Hoppe (hh), Claudia Wasmund (cw), Burkhard Walger (bw), Hanna Wittstadt (hw), Petra Degenhard (pd), Stefan Spiekermann (stsp).

**Titelfoto:** Erik O. Martin

**Verlag:** VCD Verlag umweltfairbund, Lauteschlägerstr.24, 64289 Darmstadt

**Satz und Layout:**

Burkhard Walger, Brigitte Martin

**Belichtung und Druck:** Druckwerkstatt Kollektiv GmbH, 64291 Darmstadt-Arheilgen

**Adressänderungen:**

bitte den Mitgliederverwaltungen der Verbände mitteilen (siehe Kontaktseite am Heftende)

**Rechnungsfragen:** Jürgen Eckwert Weidenteilung 8, 64342 Seeheim-Jugenheim Fon 06257 869393

eMail jeckie@t-online.de

**Anzeigen/Technik:**

Brigitte Martin, Dreieichweg 11, 64291 Darmstadt

Fon 06151 37931 • Fax 06151 37934

eMail brigitte.martin@bund.net

**Anzeigen:** Uwe Schuchmann

Baustraße 42, 64372 Ober-Ramstadt

Fon 06154 518 51 • Fax 06154 631508

eMail VCD.Darmstadt-Dieburg@gmx.de

**Auflage:** 4.300 Exemplare

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem 100% Recycling Papier Recymag o® matt 115 g (Umschlag) und Recycstar® 80 g (Innenteil).

Es gilt die Preisliste Nr. 6 vom 01.01.2002

**Anzeigenschluss 3-2005 am 25.08.2005**

**Redaktionsschluss 2-2005 am 05.08.2005**

Das nächste Heft erscheint am 06. September 2005.

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

**Postvertriebsstück D 9866**

**ISSN 1611-1362**

## Feinstaub - sofort handeln

# Nur weniger Verkehr verringert die Belastung

Feinstaub ist seit Januar 2005 in aller Munde. Nur Wenigen wurde vor diesem Datum bewusst, dass feinsten Staub auch töten kann. Daher ist es längst überfällig, dass Maßnahmen ergriffen werden, die die gesundheitliche Belastung der Menschen drastisch senken. Quellen für Feinstäube gibt es einige, aber nicht alle sind so alt wie Pollen von Blüten oder Saharastaub, mit dem schon unsere Urahnen zu leben wussten. In Darmstadt bildete sich innerhalb der Lokalen Agenda 21 eine Themengruppe zu Verkehrsimmissionen, die zu Lärm- und Staubwirkungen des Verkehrs informieren will.

bm. Glaubt man der Industrie- und Handelskammer, so ist am Feinstaubproblem keinesfalls der überbordende Verkehr sondern Blumenwiesen, die private Heizung und vor allem der heimische Kochtopf schuld. Denn dort überall entsteht – wie auch beim Rauchen von Zigaretten – bei Verbrennungsprozessen feinsten Staub. Dass Industrie und Gewerbe in den letzten Jahren effektive Filter in ihre Schornsteine – nicht zuletzt auf Druck von Umweltverbänden und des Gesetzgebers – einbauen ist unbestritten.

Leider fällt auch vielen Politikern nicht sehr viel Innovatives ein: die Messstelle, die nach der Vorschrift der Richtlinie dort eingerichtet werden muss, wo auch Feinstaubbelastungen durch Verkehrsimmissionen auftreten, soll doch bitteschön weiträumig umfahren werden. Aber Schadstoffmessungen, die anlässlich des Besuchs des US-Präsidenten George W. Bush im Frühjahr erfolgten, ergaben, dass auch kurzfristige weiträumige Straßensperren keine durchschlagende Verringerung der Feinstaubbelastung an weit entfernten Messpunkten bringen können. Die Hintergrundbelastung insbesondere im Ballungsraum Rhein-Main ist hierfür schon zu hoch. Aus diesem Grund werden kleinräumige Verkehrsumleitungen, wie sie die Stadt Darmstadt um den bundesweit berichtigten Messpunkt „Hügelstraße“ plant, nur marginalen Erfolg zeigen und andere Anwohner durch Lärm (und Staub) belasten.

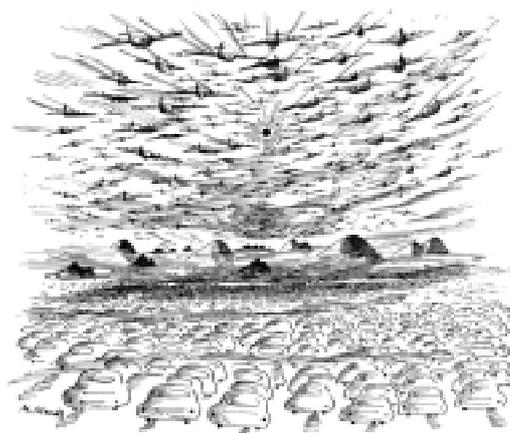
Das soll aber nicht heißen „es nützt ja alles nichts“. Im Gegenteil: auch alle kleinen Schritte müssen getan werden, um die Belastung direkter Anlieger und SchülerInnen der nahen Schulen zu verringern. Nur darf der große Schritt dabei nicht aus den Augen verloren werden. Der heißt: drastische Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, in der Fachsprache „MIV“ genannt. Unmöglich ist das in der Stadt nicht.

### Was ist Feinstaub?

Dazu schreibt das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG): Unter PM10 ist Feinstaub mit einem Durchmesser bis 10 µm (Particulate Matter 10 µm) zu verstehen. Diese Messgröße wurde an den automatischen Messstationen zu Beginn des Jahres 2000 eingeführt, da sie in der ersten EU-Tochtrichtlinie als Bezugsgröße für Partikel vorgesehen ist. In den Jahren davor war bei den Staubmessungen die Konzentration des Gesamtstaubs bestimmt worden.

Unter Staub versteht man die in der Atmosphäre verteilten festen Teilchen; die Staubpartikel haben keine einheitliche chemische Zusammensetzung. Staub ist ein natürlicher Bestandteil der Luft; durch anthropogene Aktivitäten wird die Staubbelastung der Atmosphäre direkt und indirekt erhöht. Unter direkter Emission wird die Freisetzung staubhaltiger Abluft verstanden; die direkten Staubemissionen werden im Emissionskataster dokumentiert. Industrie, Gebäudeheizung und Kfz-Verkehr sind zu etwa gleichen Teilen für die Staubemissionen verantwortlich. Daneben gibt es noch indirekte anthropogene Staubemissionen, die oft als sekundäre Staubquellen bezeichnet werden. Hierzu gehören z. B. Staubaufwirbelungen vom Boden (Kraftfahrzeugverkehr, Baustellen etc.), verstärkte Staubemissionen durch geänderte Landnutzung (Landwirtschaft) oder Staubbildung durch partikelbildende Gasreaktionen (wie die Oxidation von Schwefeldioxid zu Sulfat oder Stickstoffdioxid zu Nitrat etc.).

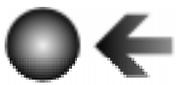
Staub reicht von kleinsten Teilchen, die aus wenigen Molekülen bestehen, bis hin zu Teilchen mit Durchmessern größer als 50 µm. Kleine Teilchen bis 1 µm schweben ohne erkennbare Sedimentationsgeschwindigkeit in der Atmosphäre; die Verweilzeit für diese kleinen Staubpartikel wird in der Literatur mit 4 - 10 Tagen angegeben. Wegen der Verweilzeit von bis zu 10 Tagen ist bei Feinstaub Ferntransport möglich.



*Die Grafik von Marie Marcks aus den achtziger Jahren ist immer noch hochaktuell. Die kontinuierlich ansteigende Feinstaubbelastung durch Flugverkehr kommt im Luftreinhalteplan Rhein-Main der Landesregierung so gut wie nicht vor. Stattdessen wird auf weiteren Flughafenausbau und weitere Kapazitätssteigerungen des Flugverkehrs gesetzt.*

### Wieso ist Feinstaub so gefährlich?

Mehrere tausend Menschen sterben jährlich in Deutschland an den Folgen von Feinstaubbelastung. Der Verkehr hat daran einen wesentlichen Anteil: vor allem durch Dieselrußpartikel sowie durch Abrieb von Bremsen, Reifen und von den Straßen aufgewirbelte Stäube. Umso feiner die Partikel sind, umso gefährlicher sind sie: feinste Staubpartikel unter PM 10 werden nicht mehr durch Schleimhäute, auch nicht durch die Bronchien zurückgehalten sondern dringen in die feinsten Verästelungen des menschlichen Lungengewebes und somit in die Blutbahn ein und können Asthma, Bronchitis und Lungenkrebs auslösen.



## Fuhrpark umrüsten, Filter einbauen

Zu begrüßen ist es, auch wenn die Summe im einzelnen sehr gering erscheint, dass die Stadt versucht, Anreize für Unternehmer zu schaffen, ihren Fahrzeugpark auf schadstoffausstoßmindernde Dieselfilter umzu-

stellen. Gut ist es auch, dass die im ÖPNV verkehrenden Busse mit Filtern nachgerüstet werden müssen, sollen sie Fahrgäste in Darmstadt auch weiterhin befördern dürfen. Zu hoffen ist, dass sich Bund und Länder bald im Sinne

der BürgerInnen auf Formalitäten einigen, damit nicht noch mehr Dieselfahrzeuge ohne Filter zugelassen werden. Der (scheinbare) „Tiefschlaf“ (oder die Verweigerung?) der deutschen Automobilindustrie darf nicht zu Lasten der Bürger gehen.

## Fahrrad als ideales Stadt-Verkehrsmittel

Noch immer sind innerorts über 60 Prozent aller Wege, die mit dem PKW zurückgelegt werden unter drei, 40 Prozent sogar unter einem Kilometer lang. Dabei benutzen nicht Gehbehinderte oder ältere Leute das Auto für diese Wege zum Bäcker oder Briefkasten, sondern auch Menschen, die leicht zehn oder 20 Minuten zu Fuß gehen oder das Fahrrad nehmen können. Es gilt, gerade dieses Potential zu fördern, attraktive und sichere Radwegeverbindungen zu bauen, auszubauen und zu pflegen und auch in der Stadt neben ausreichend vielen diebstahlsicheren Fahrradabstellanlagen auch geschlossene Fahrradboxen für das Lieblings-

rad anzubieten. Darmstadt ist mit der Fahrradstation am Hauptbahnhof auf einem guten Weg. In der Innenstadt sind gute Fahrradständer aber Mangelware. Zu wünschen wäre es, wenn auch Darmstädter Gewerbebetriebe sich der ADFC-Kampagne „Bike & Business“ anschließen würden. Hierzu genügt u.U. eine Umziehmöglichkeit im Betrieb und ein guter Fahrradabstellplatz. Langzeitbeobachtungen, wie sie in Abständen beispielsweise in der Frankfurter Rundschau über eine täglich nach Darmstadt pendelnde Radfahrerin aus Erzhäusern zu lesen sind, zeigen, dass FahrradfahrerInnen fit, gesund und leistungsfähig sind.

## Tempolimit sofort!

Sofort durchsetzbar und wirksam ist ein Tempolimit in der Stadt. Tempo 30 bewirkt, dass weniger Feinstaub entsteht: weniger Abgas, weniger Abrieb von Reifen und Bremsen. Der Verkehrsfluss verstetigt sich, Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge sind weniger heftig als bei höherem Tempo. Ein willkommener Nebeneffekt tut sich auch auf, der ebenfalls schon bald eine größere Rolle durch eine andere umzusetzende EU-Richtlinie auch im inner-

örtlichen Verkehr spielen wird: auch der Lärm durch Motor, Bremsen und Rollgeräusche verringert sich. Dass etwaige Unfälle bei niedrigerem Tempo meist glimpflicher verlaufen ist ebenfalls nicht unbekannt. Vielleicht entsteht auch so ein größerer Anreiz, Füße und Fahrrad zu benutzen. Warum also zögern die Kommunalpolitiker noch angesichts des hohen Drucks der 22. BImSchV flächendeckende Tempolimits anzuordnen?

## Parkraumbewirtschaftung in der Stadt und auf der Grünen Wiese und Jobticket einführen

Glücklicherweise folgte die rot-grüne Stadtkoalition nicht dem unsinnigen Vorschlag, Brötchentasten für die Innenstadt-Parkuhren einzuführen und so noch mehr Kurzfahrtanreize zu geben. Anwohnerparkplatzzonen sind eine gute Lösung, sie sollten aber auch auf die Bewirtschaftung von privaten Flächen ausgedehnt werden. Warum soll ein Parkplatz auf dem Firmengelände nicht auch bezahlt werden? Anreize zu umweltfreundlicherem Pendlerverhalten können, wie es die Firma Merck beispielhaft vormacht, in der Belohnung für Vorzugsparkplätze für Fahrgemeinschaften oder noch besser in der Einführung eines Firmen-Jobtickets

ebenfalls wie bei Merck zu sehen, gegeben werden. Wann folgt die Stadt hierin dem Beispiel des Regierungspräsidiums Darmstadt?

Nicht zu unrecht befürchtet die IHK bei allzu einseitigem Parkrestriktions-Vorgehen innerhalb der City ein Abwandern ins Umland. Hier aber ist die Zusammenarbeit in der Region im Sinne der Gesundheitsvorsorge für alle BürgerInnen gefordert. Warum werden Supermarkt-Standorte auf der Grünen Wiese hoch subventioniert, ohne dass die Kunden dann für ihre nicht umweltfreundliche Anreise zumindest den Parkplatz bezahlen müssen?

## Straßenbau keine Lösung

Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Nicht der Bau von Umgehungsstraßen (in Darmstadt wird die „Nord-Ost-Umgehung“ als Allheilmittel für alle Innenstadtverkehrsprobleme hochgehalten) ist angesagt sondern der massive finanzielle Einsatz in den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs.

Auch dem Bundesverkehrsminister würde es besser anstehen, anstatt in umstrittene Autobahnprojekte und noch mehr Straßenausbauten endlich die schon vor Jahren probagierte Verkehrswende einzuleiten. So wurden die weiteren Planungen und Untersuchungen zu den dringend benötigten ICE-Strecken zwischen Rhein/Main und Rhein/Neckar (hier wird durch Fernverkehrszüge regelmäßig der Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene zum Erliegen gebracht) und Hanau und Fulda im Kinzigtal wegen fehlender Finanzen auf Eis gelegt.

Der BUND begrüßt es, dass in Darmstadt die Straßenbahn in Arheilgen bis zum Ortsende weitergeführt werden soll und auch Überlegungen, schienengebundenen Verkehr nach Weiterstadt zu schaffen, ernsthaft weiter verfolgt werden.

## Begrünungen gegen Staub

Begrünungen besonders belasteter Straßenzüge helfen nicht nur, Staub ggf. besser zu binden sondern stellen auch einen wichtigen Beitrag zum individuellen Wohlbefinden dar. Begrünte Straßen werden als weniger laut und gefährlich von Passanten und Bewohnern empfunden. Schon allein deshalb sind graue Betonschluchten umgehend zu verbessern. Vielleicht könnten Bauverein, Sparkasse, Volksbank und andere nicht ein Sponsoringprogramm auflegen, um die Darmstädter Innenstadt – auch in der Hängelstraße – wohnlicher und dadurch auch für Einkaufende attraktiver zu gestalten? Umweltzonen würden ein übriges tun. Die UfB wird auch in Zukunft berichten und Anregungen weitergeben.