

Anmerkungen zu den Wirkungen der NOU und möglicher Alternativen

Dr.-Ing. Georg Mehlhart*

20. November 2009

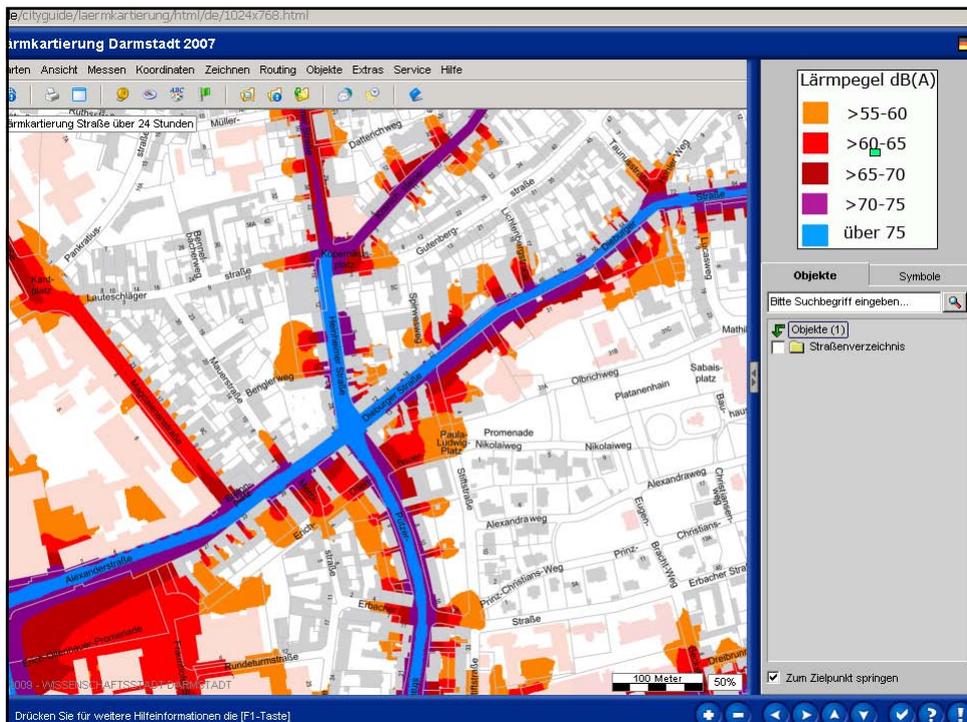
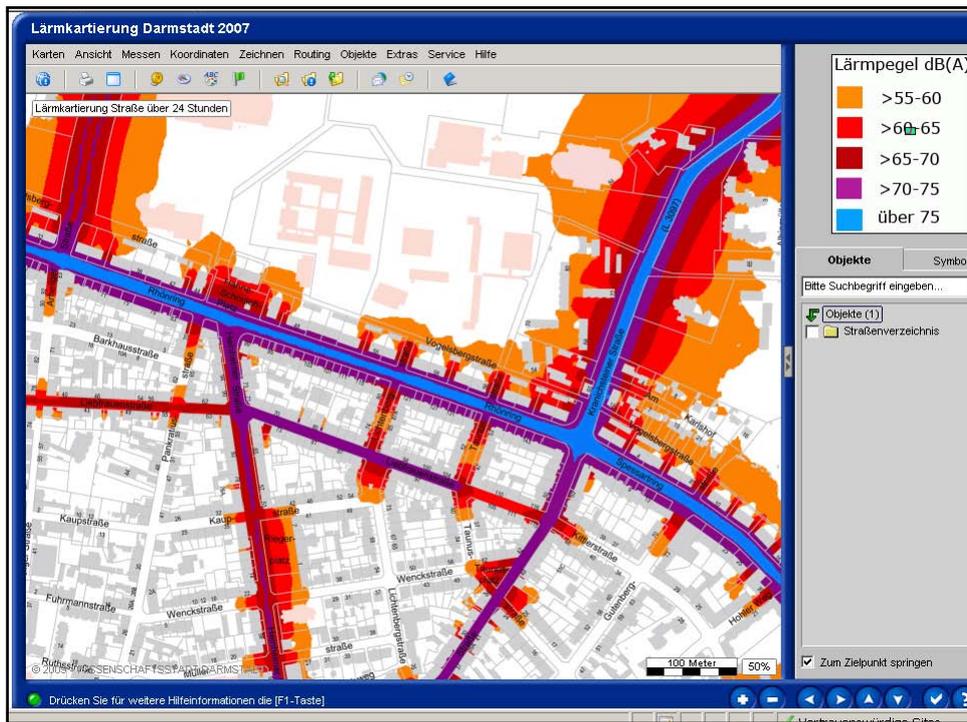
* mit Unterstützung durch Werner Krone,
der viele der Quellen und Abbildungen beige-steuert hat

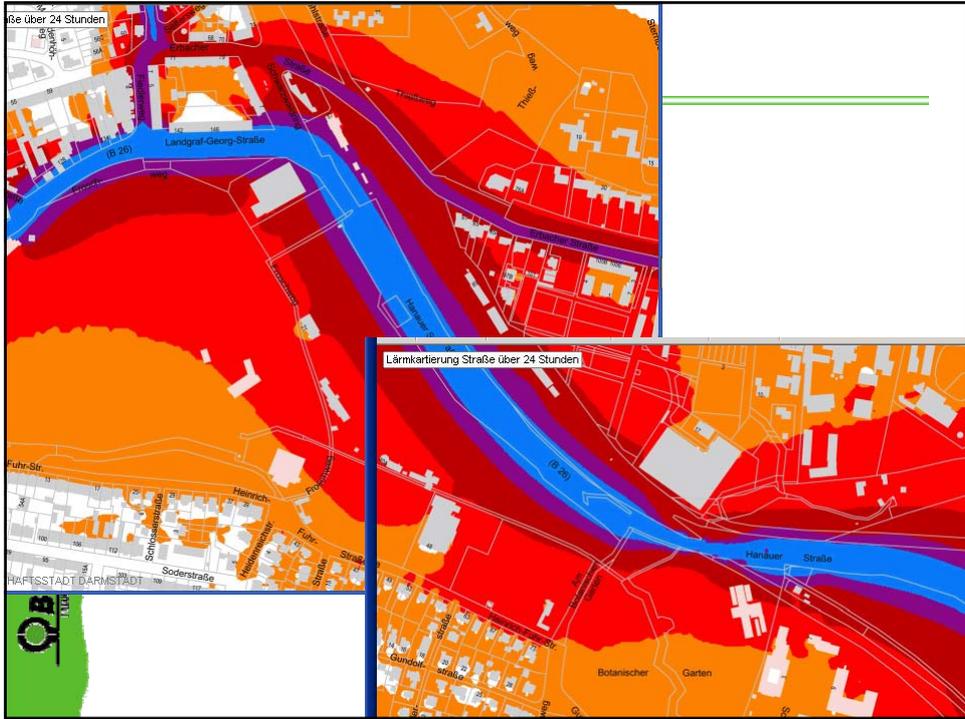


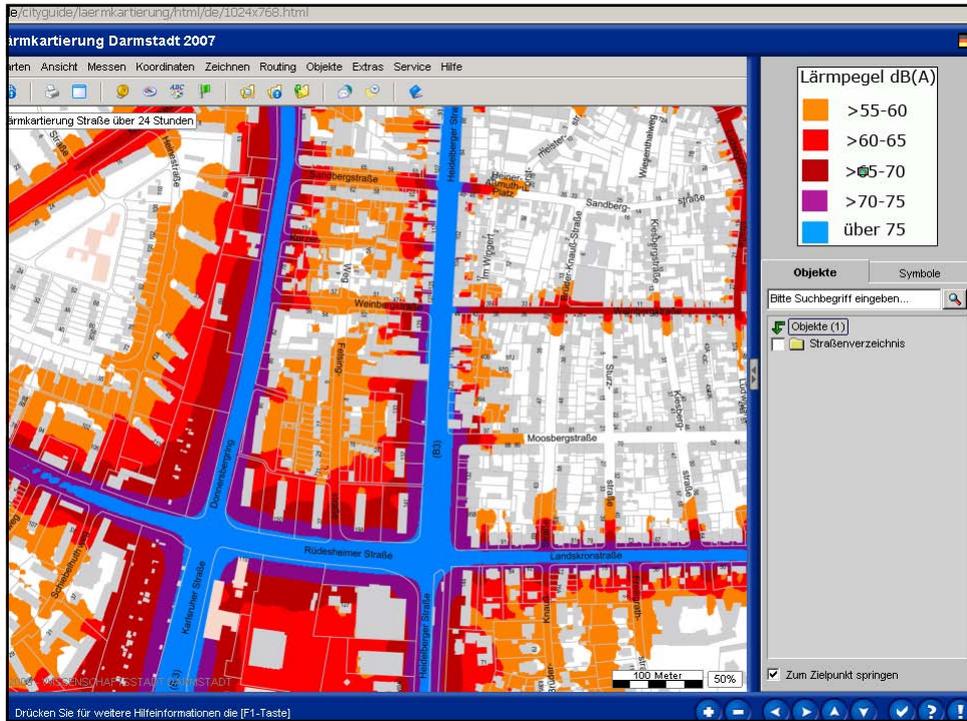
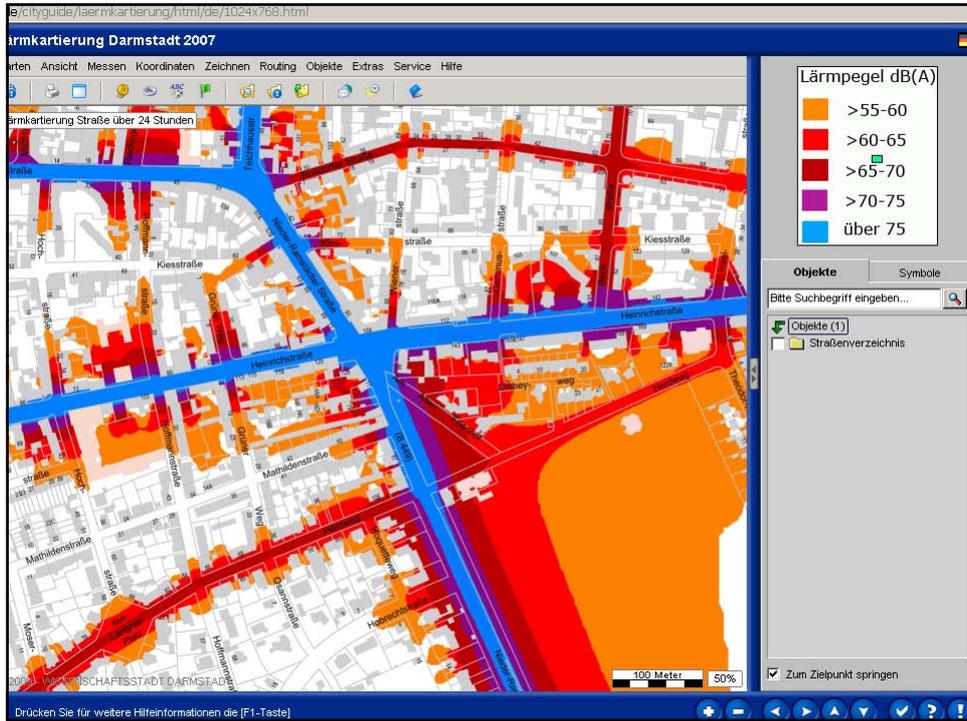
Straßenlärm: Grenzwerte für Neubau

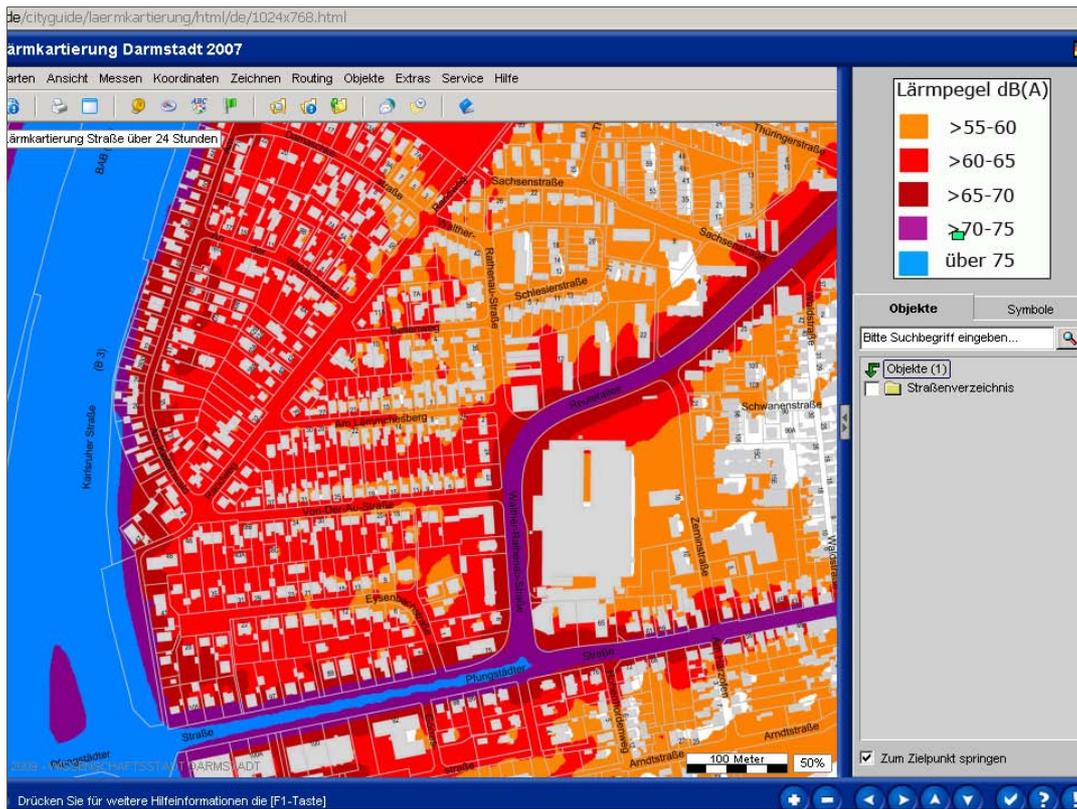
	Tag dB(A)	Nacht dB(A)
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59











Schlussfolgerungen:

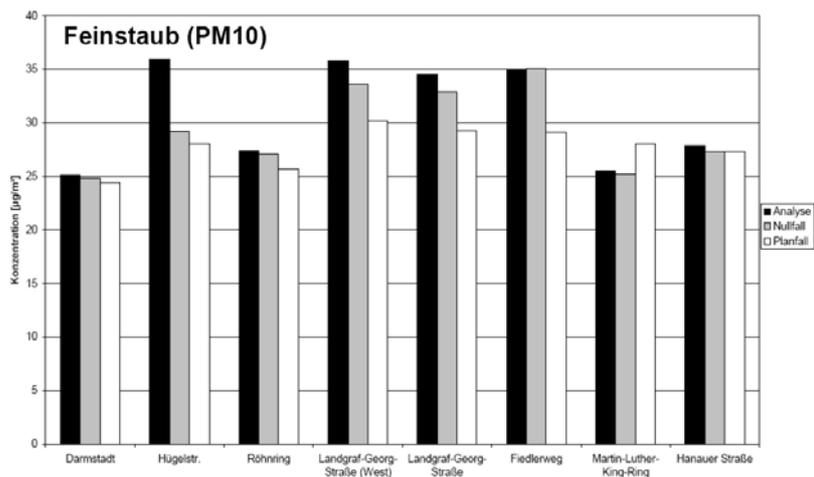
- Die Ganze Stadt, nicht nur Rhöning / Spessarting, haben unter Verkehrslärm (und den dazugehörigen Abgasemissionen) zu leiden.
- Problematisch wird es vor allem da, wo es keine geschlossene Randbebauung gibt sondern Lücken, sodass Lärm und Abgase alle Seiten des Wohnhäuser umtosen und es keine „ruhige Rückseite“ gibt und / oder andere Hauptverkehrsstraßen mit Bebauung, bei denen die die höchsten Lärmwerte bis direkt an die Hausfassade reichen.

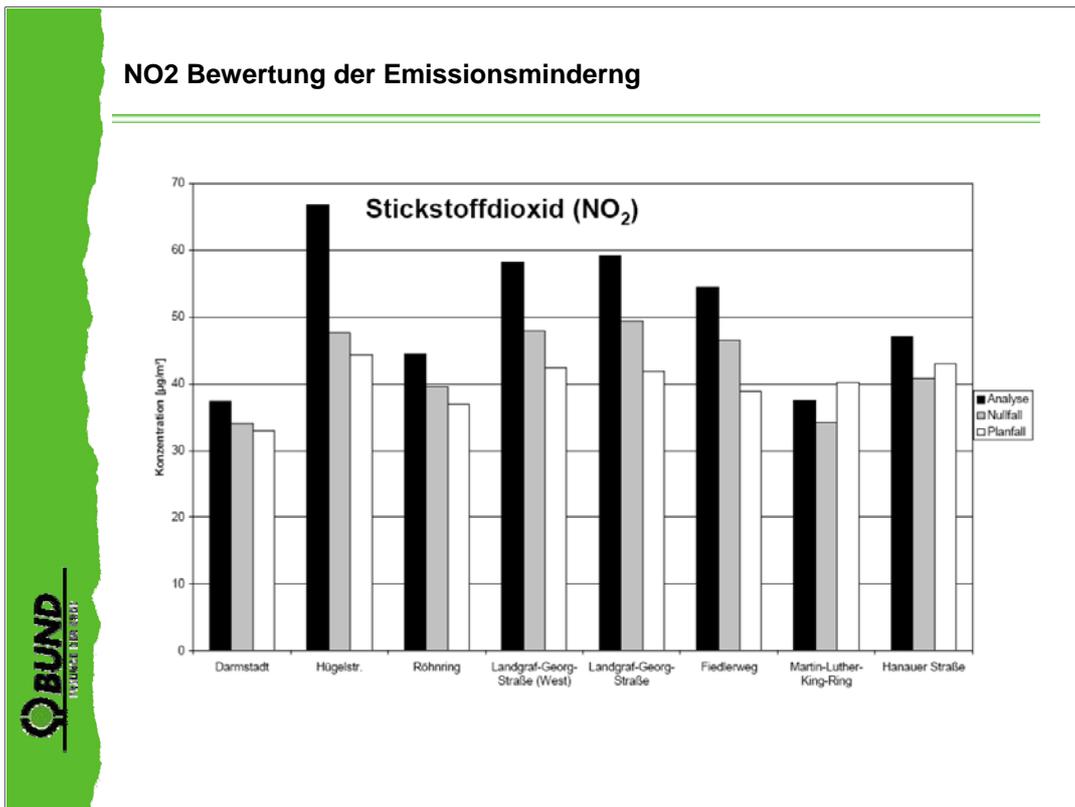
Verkehrsfolge der Straßen in Darmstadt

Straße	Mittel	Rang	Werttägliche Verkehrsbelastungen in [100 Kfz/24 h] in den Straßenabschnitten nach VEP für 2001											
heinstraße	438,4	1	647	484	383	381	297							
Kasinostraße	306,3	2	323	295	234	334	312	340						
Neckarstr.	294,0	3	260	254	276	346	334							
Gräfenhäuser Str.	244,5	4	253	236										
Hindenburgallee	242,5	5	220	237	259	254								
Landgraf-Georg-Str.	239,6	6	248	216	244	253	237							
Donnersberggring	233,4	7	239	231	258	218	221							
Kavalleriesand	226,0	8	226											
Frankfurter Str.	225,8	9	69	110	333	391								
Heidelberger Str.	222,9	10	203	214	224	208	225	234	252					
Heinrichstraße	221,3	11	241	243	230	239	237	210	177	184	231			
Haardgring	195,5	12	149	242	251	236								
Bleichstraße	211,5	13	240	241	298	195	201	94						
Pallaswiesenstr.	206,0	14	198	214										
Teichhausstraße	185,5	15	188	183										
Rüdesheimer Straße	170,5	16	185	156	159									
Röhnring/Spessartgring	169,0	17	205	151	197	150	162	163	162	162				
Eschollbrücker Str.	166,7	18	148	148	244	138	155	167						
Landskronstraße	156,5	19	151	162										
Hügelstraße	152,0	20	139	179	138									

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Darmstadt, Plan III.16 "Kfz-Verkehrsmengen im Netz 2001"

PM10





- Der anhand der Berechnungen der Stadt ermittelte Anteil der Schadstoffminderung durch die NOU beträgt für die Bereiche Hugelstrae / Landgraf Georg Straße und Rohnring zwischen 5 und 10% der derzeitigen Immissionen. Dabei sind aber die befürchteten zusätzlichen Verkehrsmengen durch den Neubau der NOU noch nicht berücksichtigt (siehe 1. Ergebnispapier).
- Aber auch diese prognostizierte Minderung an einigen wenigen Stellen im Stadtgebiet reichen nicht aus um die Grenzwerte einzuhalten. Hierfür sind weitere Maßnahmen oder gänzlich andere Maßnahmen erforderlich.
- Insgesamt ist anhand dieser Prognosen ist davon auszugehen, dass die Hintergrundbelastung durch die NOU ansteigen wird. (+10 %) bei NO_x und eine Stagnation bei PM 10.
- Unter Berücksichtigung des zusätzlich generierten Verkehrs geht der BUND sogar von deutlich höheren Gesamtemissionen aus (NO₂ + 20%, PM10 + 10%, CO₂ + 20%).

Prognosen (KFZ):

Wenn nichts getan wird (ohne NOU, und auch sonst nix):

→ Dann bleibt die verkehrliche Belastung etwa gleich und die NO₂ und PM₁₀ Belastungen und auch CO₂ Emissionen reduzieren sich durch den technischen Fortschritt um etwa 10%:

→ Grenzwerte für Lärm, PM₁₀ und NO₂ werden an vielen Stellen in der Stadt überschritten

Wenn die NOU gebaut wird:

→ Leute, die heute mit der Odenwald-Bahn fahren, werden wieder auf das Auto umsteigen.

→ Insgesamt ergeben sich Anreize längere Strecken zurückzulegen.

→ Für innerstädtische Fahrten wird die Nutzung des PKW wieder „attraktiver“.

→ Die km-Leistung wird im Stadtgebiet und darüber hinaus zunehmen.

→ Prognostizierte Entlastungen werden kurzfristig durch das insgesamt erhöhte PKW / LKW Verkehrsaufkommen aufgezehrt.

→ Grenzwerte für Lärm, PM₁₀ und NO₂ werden an vielen Stellen in der Stadt überschritten.

Was sagen die Planungsunterlagen zur NOU dazu?

Auch die Berechnungen der Stadt bestätigen die Steigerung der Gesamt-Emissionen.

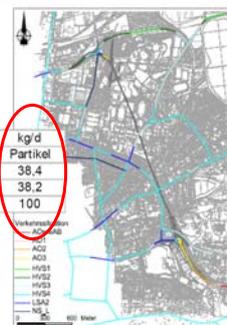
Im Vergleich zu den Berechnungen der Stadt geht der BUND aufgrund der höheren km-Leistung auch im Landkreis und durch pessimistischere Annahmen hinsichtlich der Steigerung des Verkehrsaufkommens sogar eher von Steigerungen im Bereich von 20% für CO₂ und NO_x und etwa 10% für Feinstaub aus (und dies trotz der Berücksichtigung des verbesserten technischen Standards)

1. Welche Ergebnisse haben die abgeleiteten Prognosen? e) Treibhausgase

Abschätzung Gesamt-Emissionen

	Fz-km Streckennetz	kg/d NO _x	kg/d Partikel
Nullfall	27686	213,1	38,4
Planfall	30253	234,9	38,2
Rel. Änderung (%)	109	110	100

CO₂-Emissionen steigen mit großer Wahrscheinlichkeit an



Prognosen (LKW)

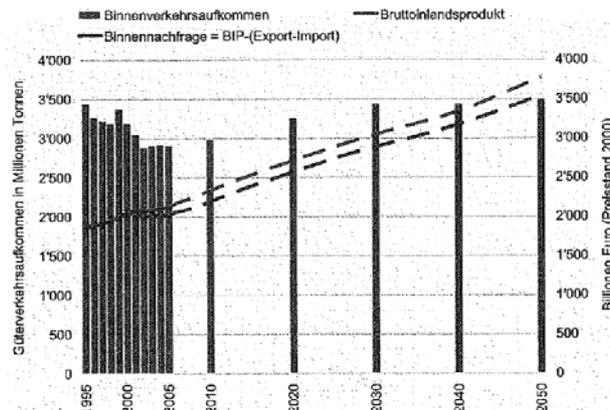
- Die Summe des (mautfreien) LKW Verkehrs auf der NOU wird in den vorliegenden Prognosen der Stadt unterschätzt, da die Wirkung des LKW-Durchfahrverbotes und auch die abschreckende Wirkung der Stadtdurchfahrt unterschätzt wird.
- Es muss daher davon ausgegangen werden, dass **nach Bau der NOU deutlich mehr zusätzliche LKW das Stadtgebiet der Stadt Darmstadt queren.**

Insgesamt ergeben sich durch den Bau der NOU

- Höherer Ressourcenverbrauch und höhere Gesamtemissionen
- Die (ohnehin verhältnismäßig geringen) Entlastungen werden nicht im (von der Stadt) erwarteten Maße eintreten.

Güterverkehrsprognose 2050 für das BMVS (progrtrans, 2006)

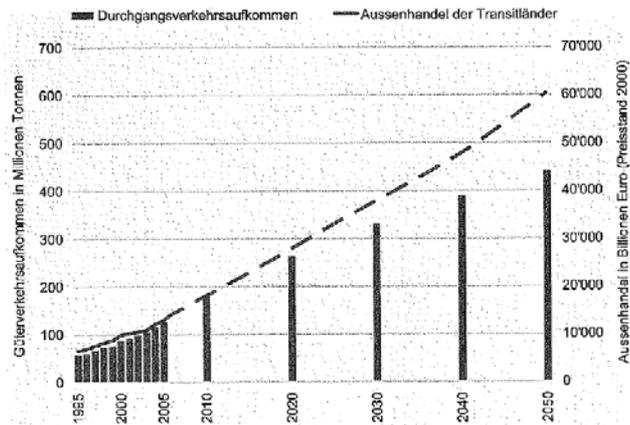
Abbildung 21: Vergleich der Entwicklungen des Binnenverkehrsaufkommens mit Bruttoinlandsprodukt und Binnennachfrage bis 2050



Binnenverkehrsaufkommen seit 1995 um 20% gefallen; bis 2050 (!) wird etwa das gleiche Level wie 1995 prognostiziert.
→ Es ist fraglich warum der Trend plötzlich ab 2010 umgekehrt werden soll.

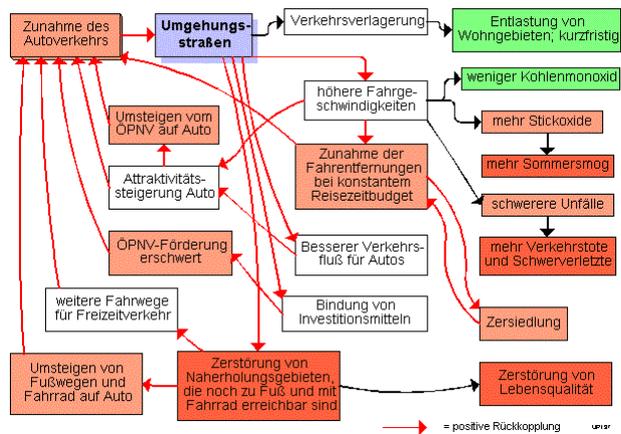
Güterverkehrsprognose 2050 für das BMVS (progrtrans, 2006)

Abbildung 25: Vergleich der Entwicklungen des Durchgangsverkehrsaufkommens mit dem Aussenhandel der Transitländer bis 2050



Beim Transit sieht das anders aus; diese Mengen bzw. Steigerungen werden durch die NOU auch nach Darmstadt geleitet.

Was sagen die Wissenschaftler: Zunahme des Autoverkehrs durch zusätzlichen Straßenbau (UPI-Bericht 23: Scheinlösungen im Verkehrsbereich)



Lineare oder rückgekoppelte Rechnung in Verkehrsgutachten ?

Ein positives Beispiel

(UPI-Bericht 23: Scheinlösungen im Verkehrsbereich)

Die Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in einer Hauptdurchgangsstraße in Heidelberg (Bismackstraße) in eine Fahrradspur.

Ausgangssituation: 3 Fahrspuren für den Kfz-Verkehr, keine für den Fahrradverkehr.

Ein bekanntes Verkehrsingenieurbüro errechnete im für den Fall der Umwandlung einer KFZ Spur in eine Fahrrad-Spur mit dauerhaft "für den Kfz-Verkehr unzumutbare Staulängen von über einem Kilometer Länge".

Ein Gutachten des UPI-Instituts bestätigte die zu erwartenden Staulängen, prognostizierte jedoch einen Rückgang der Staus auf die vor Aufhebung der Fahrspur üblichen Werte innerhalb einiger Monate. Der Gemeinderat beschloss daraufhin, eine Kfz-Spur aufzuheben und in eine Fahrradspur umzuwandeln.



Viele Maßnahmen zur Umverteilung von Flächen im Verkehrsbereich scheitern an der Befürchtung, sie seien nicht möglich, da durch sie Staus ausgelöst werden. Häufig wird diese Meinung auch durch "Gutachten" untermauert, in denen z.B. für den Fall, daß eine Fahrspur wegfällt oder die Geschwindigkeit reduziert wird, aus dem heutigen Autoverkehr einer Straße die danach zu erwartenden Staus errechnet werden.

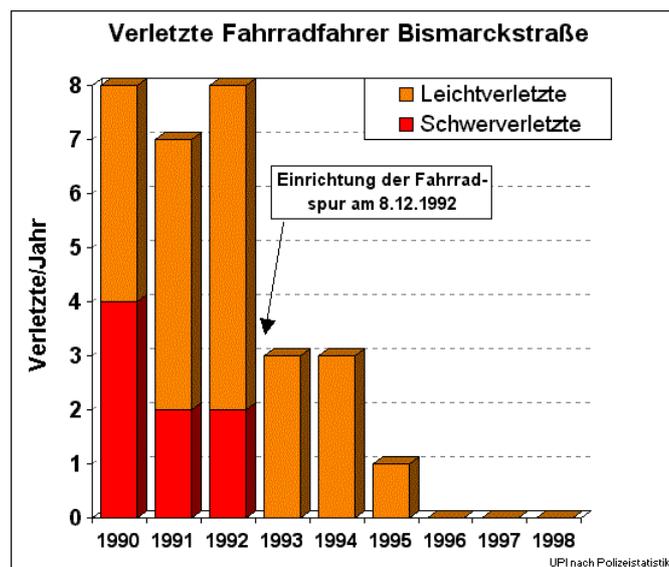
In solchen Gutachten wird in der Regel linear, nicht rückgekoppelt gerechnet. Die Auswirkungen der vorgesehenen Maßnahmen auf Verhaltensänderungen der Verkehrsteilnehmer werden dabei ausgeklammert. Verkehr ist jedoch kein starres, unveränderliches Geschehen, sondern die Folge von täglichen individuellen Entscheidungen von Zehntausenden Menschen. Die Grafik "Reaktionen bei Änderung des Widerstandswertes einer Route" unten zeigt zusammengefaßt die Reaktionen des Systems Verkehr bei Änderung des Widerstandswertes einer Verkehrsverbindung. Faktoren, die den Widerstandswert einer Verkehrsbeziehung beeinflussen, sind (in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit) der Zeitbedarf, die Kosten, die Bequemlichkeit und der Erlebniswert eines zurückgelegten Weges. Werden im Straßennetz z.B. neue Kapazitäten für den MIV geschaffen, werden die in der Grafik auf der rechten Seite dargestellten Reaktionen der Neuinduktion von Verkehr ausgelöst. Dieser Weg läßt sich so systemimmanent begründen und verifizieren. Es läßt sich im nachhinein jeweils feststellen, daß die getroffenen Verkehrsmaßnahmen "richtig" waren, da der weiter steigende Autoverkehr dies "ja erfordert hat". Wird umgekehrt die Durchflußkapazität einer Straße durch Aufhebung einer Fahrspur so verringert, daß der Widerstandswert (z.B. Zeitbedarf zum Passieren der Route) spürbar anwächst, ändert sich das Verhalten eines Teils der Verkehrsteilnehmer ebenfalls. Ein Teil wird eine andere Route suchen, ein anderer Teil die Abfahrtszeit variieren, ein dritter Teil auf andere Verkehrsmittel mit geringeren Widerstandswerten umsteigen usw.

Bismarckstraße in Heidelberg nach dem Umbau einer Fahrspur als Fahrradweg

Heidelberg zeigte Mut und beschloss den Umbau einer der KFZ-Spuren zur Radverkehrspur



Verletzte Fahrradfahrer in der Bismarckstraße in Heidelberg



Was bedeutet das alles für Darmstadt ?

- Die NOU wird keine umfassende Lösung für die Darmstädter Verkehrsprobleme bringen. Ohne entschiedenen Rückbau der zu entlastenden Straßen ist damit zu rechnen, dass prognostizierte verkehrliche Entlastungen durch zusätzlichen Verkehr kompensiert werden und somit keine effektive Entlastung für Darmstadt eintritt.
- Vermutlich wird dann als Lösung aller Problem die B3 Verlängerung/West-Umfahrung angepriesen und es vergehen weitere 30 Jahre ungenutzt.
- Es gibt keinen Grund mit der Stadt-Umgestaltung für den Umweltverbund weitere 30 Jahr zu warten in der Hoffnung es gäbe einfache, rein technische Lösungen.
- Es ist vielmehr an der Zeit jetzt endlich mit Umgestaltungen des öffentlichen Raumes mit Vorrang für den Umweltverbund (Fußgänger / Radfahrer / ÖPNV) und für die Aufenthaltsqualität zu beginnen. Und zwar auch ausdrücklich zu Lasten der Verkehrsflächen für den KFZ-Verkehr.
- **In der letzten Sitzung des Beirates zum VEP wurde hierzu einvernehmlich festgestellt, dass vor allem im Bereich Fußgänger und Radfahrer seit praktisch 10 Jahren viel zu wenig geschehen ist.
(→ kein Geld, kein Personal, keine eigenen Konzepte)**

Kosten der Unterhaltung der bestehenden Infrastruktur / Kostenwahrheit im Sektor Verkehr. Wenn Kostenwahrheit dann mehr Umweltverbund ...

Wer will den kann ich mit Unterlagen hierzu versorgen.

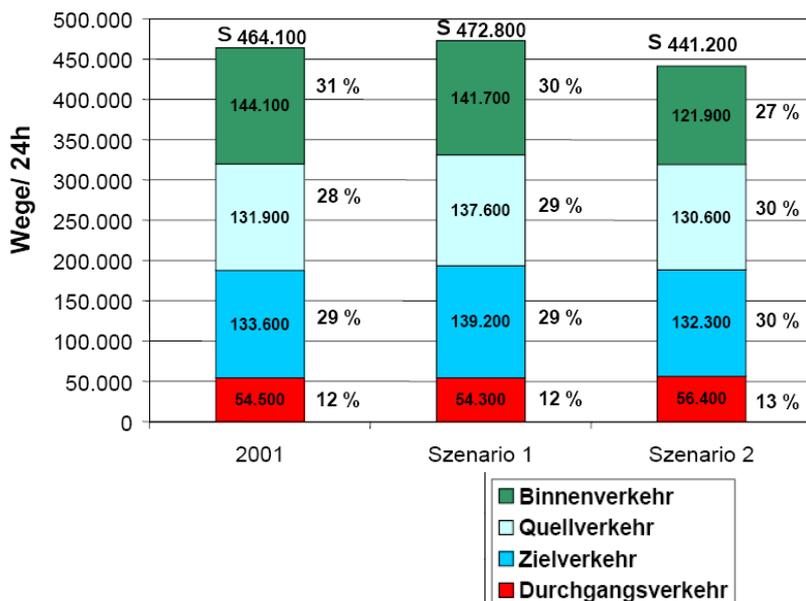
Fest steht jedenfalls:

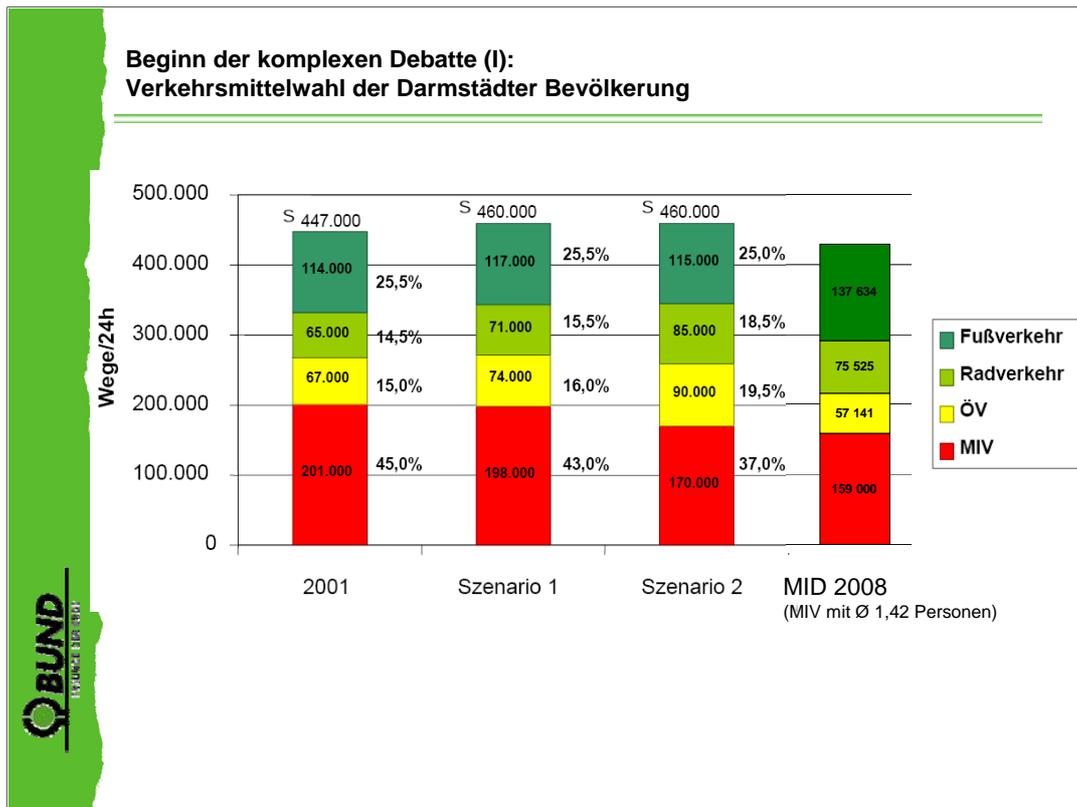
- Bei entsprechender Kostenwahrheit (Volkswirtschaftliche Betrachtungen) muss eindeutig der Umweltverbund für die Mobilität gefördert werden.
- Folgeschäden vermeiden ist in der Regel günstiger als entstandene Schäden zu reparieren.
- Siehe separates Dokument, wird nachgeliefert.

Politische Bewertung

- Es besteht im überwiegenden Teil der Bevölkerung kein Vertrauen, dass die NOU eine Lösung der Verkehrsproblem in der Stadt erreicht.
- Und das ist auch gut so. Dadurch kann komplex diskutiert werden: **öffentlich. Denn die Ansätze sind komplex und nicht so einfach wie „wir bauen mal eine Straße, es wird schon helfen“.**
- Es wird vielmehr gesehen, dass zusätzliche (ganz allgemeiner Konsens) oder auch gänzlich andere Maßnahmen (Mehrheit der Citoyen) notwendig sind
- Es wird aber befürchtet, das nach einem möglichen Bau der NOU keine weiteren Mittel mehr für zusätzliche Maßnahmen im Verkehr (und anderswo) zur Verfügung stehen.

Beginn der komplexen Debatte (II):
KFZ-Fahrten in Darmstadt (Personen und Wirtschaftsverkehr)





Die Angaben zu 2001 und zu den Szenarien entstammen den Unterlagen zum VEP und entsprechen etwa dem Kenntnisstand 2003. Die detaillierte Beschreibung der Szenarien findet sich in den Unterlagen zum VEP.

Anmerkungen zu den MID (Mobilität in Deutschland) Daten:

Heag mobilo gibt etwa für 2009 etwa 35,8 Mio Fahrgäste pro Jahr an, das würde durchschnittlich etwa 100 000 ÖV Wege entsprechen (abzuziehen, die Heag mobilo außerhalb Darmstadt; zuzüglich die Bahnfahrer (für den Bahnhof Darmstadt werden 35 000 Reisende täglich angegeben) Unter Berücksichtigung dieser Daten könnte es sein, dass die MID-Daten die auf Telefoninterviews etc. beruhen möglicherweise den tatsächlichen Anteil des ÖV unterschätzt.

→ Festlegung der Methodik für Referenzerhebung und Monitoring der Ziele.

Festzuhalten bleibt jedenfalls ein erhebliches Minderungs-Potential an MIV vor allem auch im Binnenverkehr aber auch in Ziel- und Quellverkehr.

Was kann man nun tun um Belastungen durch den KFZ Verkehr zu reduzieren?

- a) Tempo 30 auf lärmkritischen Strecken umsetzen.
 - b) Fahrbahnbeläge mit Priorität Lärmschutz sanieren.
 - c) Effektive Kontrolle des LKW Durchfahrverbotes und zusätzliche Durchfahrt-Einschränkungen für Teile des Odenwaldkreises. Zusätzlich eine umfassende Umweltzone einrichten; Routenplaner Navigationssysteme beeinflussen; LKW Maut auf B26.
 - d) Das Investitionsdefizit für den Bereich Fahrradverkehr und Fußgänger ausgleichen → Zielsetzung 30% Mobilität mit Fahrrad, 30% zu Fuß. Solche Werte sind in vergleichbaren Städten bereits erreicht!
 - e) Straßenbahnen nach Roßdorf/Groß-Zimmern und Weiterstadt voranbringen; ÖPNV in Darmstadt und Umland weiter verbessern
 - f) Andienung z.B. in Fußgängerzone nur noch mit e-Mobilität. Z.B. DSL/Post/ e-mobilität Rhein-Main (Offenbach) Logistik-Konzepte Innenstadt (Zielverkehr)
- usw. usf. → siehe hierzu Tischvorlage und Vortrag Blees



Nicht abgearbeitet aus bestehenden VEP (!)

Kontinuierlich laufende Maßnahmen

(Mindest Investitions- und Betriebskosten von 2,4 Mio. € pro Jahr)

Öffentlichkeitsarbeit

- Fußverkehr
- Netzergänzungen
- Barrierefreie Gestaltung/Qualitätssicherung
- Abbau Gehwegparken

Radverkehr

- Lückenschlüsse
- Qualitätssicherung
- Infrastruktur

Niederflur-Haltestellenprogramm (Barrierefrei)

flächendeckende ÖPNV-Erschließung: Stadtteilbusse

Erweiterung Nachtbusverkehr

Umgestaltung von (entlasteten) Stadtstraßen

Anschlusssicherung Gütergleise

Haltestelle Willy-Brandt-Platz / Mathildenplatz

Optimierung im Korridor Hauptbahnhof - Linsenplatz

Bus-Beschleunigung

Weitere Vorschläge:

Kurzfristige:

Ergänzungen zum Vortrag: Liste weitere Vorschläge (1/3)

- **Kurzfristig:**

- ÖPNV-Schnupperkarte für Neuzugezogene
- Jobtickets vorwärts bringen
- Fehlende Vorrangschaltungen für ÖPNV mit Begleitmaßnahmen
- Einfalltore für den ÖPNV: Trautheim - Böllenfalltor, aus Weiterstadt/Gräfenhausen
- Mitfahrzentrale, Förderung von Fahrgemeinschaften durch Pendlerzentrale
- Weitere Stärkung von Carsharing in dicht bewohnten Stadtteilen, ebenso im Umland
- ganzjährige Aufbewahrungs- und Bringdienste für Einkaufsgepäck für Stadtkunden ohne Auto
- Mobilitätserziehung in der Schule
- Einrichtung eines Radverkehrs- und Fußgängertelefons, das die Anliegen der Bürger und Bürgerinnen sammelt und weiterleitet
- Stadtverträgliche Geschwindigkeitsbegrenzungen, ausgerichtet am Sicherheitsbedürfnis und an der Optimierung des Verkehrsflusses
- Reduzierung von Lärm und Feinstaub durch konsequente Kontrolle des LKW-Durchfahrtsverbots
- Lkw-Maut auf der B 26

Ergänzungen zum Vortrag: Liste weitere Vorschläge (2/3)

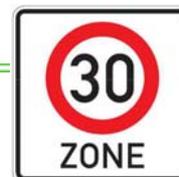
- **Mittelfristig:**

- Neue Straßenbahnlinie zur TU Lichtwiese
- Straßenbahn-Verlängerungen: Griesheim-Wolfskehlen, Alsbach-Zwingenberg
- weitere tangentielle Buslinie Hbf - Martinsviertel – Lichtwiese – Böllenfalltor
- Busspur Haardtring oder parallel hierzu
- Netz von Express-Radwegen (siehe „Frankfurt für Alle“)
- Regionalbusse attraktiver machen durch Direktverbindung zu Merck und ins Industriegebiet
- Verbesserte Anbindung des Flughafens
- Sammeltaxis zur Vernetzung der Stadtteile
- Ausbau einer hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur einschl. (überdachte, abschließbare) Fahrradstellplätze
- Veränderung der Stellplatzverordnung zugunsten von verpflichtenden Fahrradabstellplätzen

Ergänzungen zum Vortrag: Liste weitere Vorschläge (3/3)

- **Langfristig:**
- Taktverkürzungen
- Untersuchung weiterer Straßenbahnlinien nach Weiterstadt, Groß-Zimmern, bis dahin Trassensicherung
- günstigere Fahrpreise des ÖPNV/ günstige Monatskarte / Bürgerticket für alle
- Flüsterasphalt auf vielbefahrenen Straßen
- Lärmschutz auf den Hauptverkehrsstraßen als Teil der Baulast verankern
- S-Bahn: 15-Minuten-Takt nach Frankfurt
- Kosten-Nutzen-Analyse für die Erweiterung der Kapazität der Odenwaldbahn
- Intensivierung des Regionalverkehrs nach Frankfurt, Mainz, Mannheim, Heidelberg, Aschaffenburg
- Aufwertung der Stadtteilbahnhöfe in Darmstadt und der Region, evtl. auch neue Haltepunkte
- Erhalt und Reaktivierung von Gleisanschlüssen bei Unternehmen im Umland und für die Müllverbrennungsanlage
- Gütertransport auf der Schiene stärken
- Möglichkeit von Güterverteilzentren für Darmstadt und die Region ausloten
- Lkw-Leitsysteme für Darmstädter Großunternehmen

Tempo 30 in allen Städten und Gemeinden“ Prof. Dr. Maria Limbourg, Universität Essen



1. Bei 30 ereignen sich weniger Unfälle
2. Bei 30 haben Unfälle weniger schwere Folgen
3. Bei 30 können die Gefahren besser erkannt werden
4. Bei 30 nehmen die Autofahrer mehr Rücksicht auf Kinder
5. 30 erhöht die Sicherheit von Senioren im Verkehr
6. 30 bringt mehr Sicherheit für alle nichtmotorisierten Verkehrsarten
7. 30 bringt mehr Sicherheit für den motorisierten Verkehr
8. 30 reduziert das motorisierte Verkehrsaufkommen
9. 30 führt zu menschenfreundlichen Städten und Dörfern
10. 30 erhöht die Fahrzeit nur unwesentlich
11. 30 sollte möglichst flächenhaft eingeführt werden
12. 30 muß mit psychologischer Unterstützung eingeführt und durchgesetzt werden
13. 30 muß konsequent „durchgesetzt“ werden
14. Bauliche Maßnahmen in 30-Zonen müssen nicht teuer sein!
15. 30 muß in der Verkehrserziehung thematisiert werden

Effekte Tempo 30
Dr.-Ing. Dietmar Hunger (Dresden / Berlin)

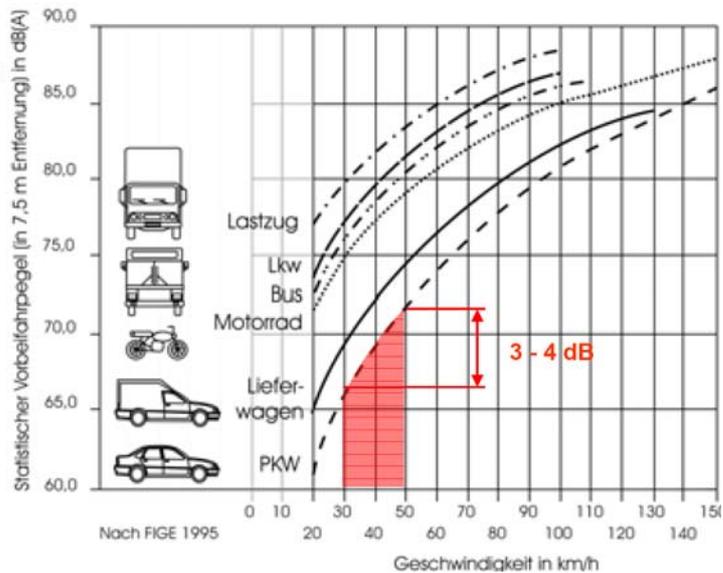
Pegelreduktion entspricht

20.000



10.000

**Verkehrs-
 abnahme
 von 50 %**



Untersuchungen des Umweltbundesamtes haben ergeben, dass eine Minderung der Schadstoffemissionen möglich ist, wenn langsam und gleichmäßig gefahren wird. Besonders Stickoxide (NO_x) können reduziert werden. Bei den Kohlenmonoxidemissionen ist zumindest keine Verschlechterung zu erwarten. Ob der Kraftstoffverbrauch ansteigt oder sinkt hängt von den Örtlichkeiten ab: Je mehr gebremst und beschleunigt werden muss desto ungünstiger wird das Ergebnis. Verkehrsberuhigende Maßnahmen sollten so gestaltet werden, dass kein Gangwechsel erforderlich wird

Routenplaner



Der Routenplaner von Michelin empfiehlt in seiner Grundeinstellung für die Strecke Aschaffenburg – Griesheim die Strecke über Darmstadt; Der Routenplaner von Flak empfiehlt die Strecke über das Frankfurter Kreuz !

Hier ist offenbar, auch für die Navigationsgeräte – vor allem auch die der LKWs, ein bisher völlig unbearbeitetes Handlungsfeld.

Die Stadt muss hier dringend Einfluss auf die durch Routenplaner und Navigationssysteme erfolgende Verkehrssteuerung nehmen.

Lärm durch Straßenschäden



Straßensanierungsbedarf in Darmstadt,

Magistratvorlage 2007/0739

- 67 Prozent der Darmstädter Hauptstraßen müssen kurz- bis mittelfristig saniert werden, weil der „Warn- und Schwellenwert 4,5 (stark ausgeprägte Schäden, wie Unebenheit, Risse, Flickstellen, Fugen, Oberflächenschäden) überschritten ist
- Maßnahmen zur Instandsetzung / Erhaltung wären demnach spätestens in 1-2 Jahren notwendig;
- Rund 70 Kilometer der Darmstädter Hauptstraßen sind dringend sanierungsbedürftig. Bei den Nebenstraßen, die nach Angaben des Magistrats zu rund einem Viertel starke Schäden aufweisen, sind es ebenfalls rund 70 Kilometer“
- Es ist die Rede von einer Prioritätenliste und einem kurzfristigen Bedarf von 15 Mio €, dieser Betrag deckt aber bei weitem nicht den gesamten Bedarf ab
- Derzeit geht die Stadt Darmstadt von einem jährlichen Sanierungsbedarf von 4 Millionen pro Jahr aus. Tatsächlich im Haushalt eingestellt sind aber nur 400 000 Euro.
- Hier zeigt sich die völlig falsche Anreizwirkung durch „Subventionen“ durch den Bundesverkehrswegeplan.

Umwelt ZONE

Aktionsplan Frankfurt (u.a):

Seit 10/2008: alle mit rot / gelb / grün Plakette dürfen fahren.

Jan/2010: Kfz mit roten Plaketten dürfen nicht mehr.

Jan/2012: jetzt dürfen nur noch die Kfz mit grünen Plaketten.



Aktionsplan Darmstadt:

„Bei den Nutzfahrzeugen wird deutlich, dass es doch noch einen relativ großen Bestand an Altfahrzeugen gibt. Insbesondere bei den leichten Nutzfahrzeugen wäre annähernd die Hälfte der Fahrzeuge von einem Fahrverbot innerhalb der Umweltzone betroffen.“

Wie soll es weitergehen ?

- Eine geeignetes Forum um die Zeit- und Ressourcenplanung (Investiv und Personal) zu konkretisieren, ist das Forum zum VEP.
- Hier könnte durch eine Berücksichtigung neuer Gesichtspunkte (Klimawandel, zweifelhafte Effekte durch Straßenneubau) der bestehenden VEP weiter entwickelt werden und neue Prioritäten in Richtung Umweltverbund für die Mobilität entwickelt werden.
- Voraussetzung: Im FNP ist die Trasse der NOU herausnehmen. Dies ist als Vertrauensbildende Maßnahme erforderlich.
- Soweit später doch noch für erforderlich gehalten, ist eine qualifizierte KN-Rechnung, eine dem Stand der Technik entsprechende UVP (bzw. beim BVWP eine SUP) erforderlich. In diesem Rahmen sind dann auch Alternativen wie z.B. Tunnel unter Oberfeld (siehe Dr. Landzettel) oder Ost – West Tunnel zu diskutieren.



So schön kann es in Darmstadt sein.



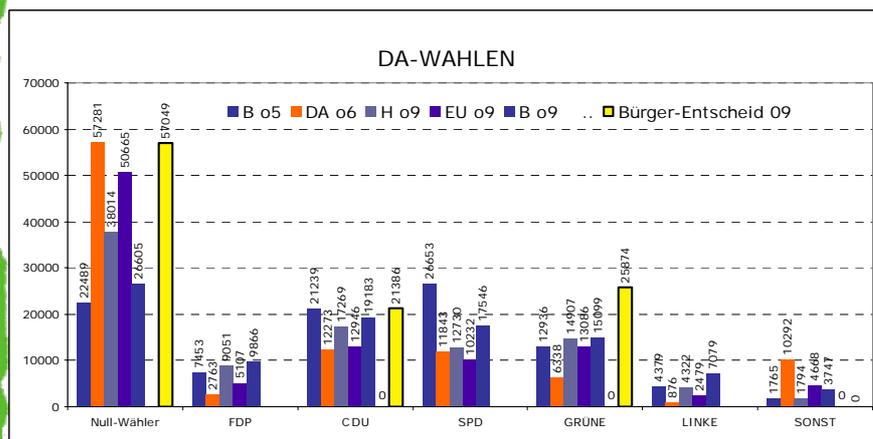
www.bund-darmstadt.de

Darmstadt hat eine gute Ausgangsposition für den Umweltverbund für die Mobilität:

- wenig Steigungen für Fahrradfahrer.
- es gibt eine Straßenbahn, die man weiter ausbauen kann.
- Kompaktes Stadtgebiet mit attraktiven Innenstadtvierteln (Bessungen / Martinsviertel usw.) und kurzen Wegen.
- Kragengemeinden (teilweise Stadtgebiet / teilweise Kreis) +/- gleichmäßig in alle Himmelsrichtungen verteilt. Davon Nord / Süd bereits gut mit Straba erschlossen.
- Studentenstadt (mit Semesterticket !)
- Menschen die bereit sind sich für Ihre Stadt einzusetzen.



Ausgewählte Wahlergebnisse in Darmstadt



(mit freundlicher Unterstützung durch Theo Kanka)

