

NORD-OST- „UMGEHUNG“ DARMSTADT

Fakten, Prognosen & Meinungen aus Darmstadt für Darmstadt

von Dr. Georg Mehlhart

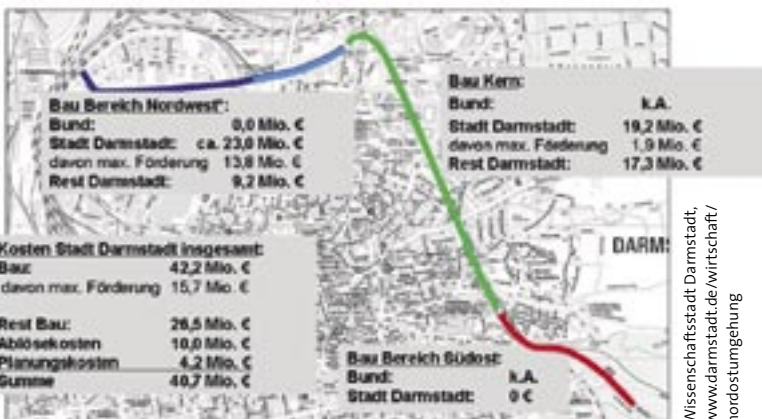
Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) wendet sich nicht grundsätzlich gegen Ortsumgehungen, wenn durch sie Anwohner in der Stadt entlastet werden und der Schaden an der Natur minimiert und angemessen ausgeglichen wird. Deshalb hatte sich der BUND wie auch die Bürgerinitiativen an den Beratungen im Beirat zur Nordostumgehung beteiligt.

In der Regel setzt sich der BUND jedoch auch dafür ein, dass keine zusätzlichen Straßenkapazitäten geschaffen werden. Inzwischen ist hinreichend belegt, dass zusätzliche Straßen immer zusätzlichen Verkehr schaffen. Wenn wir alle die ehrgeizigen Klimaziele wirklich erreichen und den Flächenverbrauch und die Verlärmung durch Straßen reduzieren wollen, dürfen nicht einfach ohne Not Konzepte der 60er und 70er Jahre des letzten Jahrhunderts für zusätzliche Straßen umgesetzt werden. Im Fall der Nordostumgehung werden keine der

grundsätzlichen Ziele des BUND erreicht. Nach sorgfältiger Abwägung der Argumente kommt der BUND Darmstadt zum Schluss, dass der beabsichtigte Bebauungsplan nicht im Interesse der Darmstädterinnen und Darmstädter ist. Er fordert daher Magistrat und Stadtverordnete auf, den Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan N 59 – Nordostumgehung Darmstadt – zurückzuweisen.

Forderungen an die Stadtverordneten:

Angesichts der Tragweite der Beschlüsse – insgesamt handelt es sich mit allen Folgeprojekten um ein Volumen jenseits von 200 Millionen Euro! – fordert der BUND jedes einzelne Magistratsmitglied und jede/n Stadtverordnete/n auf, sich ein eigenständiges und umfassendes Bild zu machen. Junge Abgeordnete sollten sich bewusst sein, dass sie in Zukunft an ihrer Position zur NOU gemessen werden können. Langjährige Abgeordnete können Mut zeigen indem sie Scheinlösungen erkennen und sich nicht hinter einem Fraktionszwang verstecken. Wir fordern daher auch die Fraktionen auf, den Beschluss für die Entscheidung des/der einzelnen Ab-



Kostenprognosen

Zu hohe Kosten und zu große Natureingriffe für zu wenig Nutzen durch eine Nordost-„Umgehung“ und den Ausbau des Vollohrs an der Heinrichstraße meinen BUND, VCD, Bürgerinitiativen und weitere Verbände

Die Gründe im Einzelnen:

Die im Auftrag der Wissenschaftsstadt durchgeführte Verkehrsprognose erbrachte keine wirkliche Verbesserung durch die NOU.

- 16.300 KFZ pro Tag mehr (!) gegenüber dem heutigen Zustand (auf dann 41.000 KFZ) in der Hanauer Straße. Trotzdem soll dort kein Tunnel oder eine Tieflegung zum Schutz des Woogs- und des Edelsteinviertels erfolgen.
- Zusätzlich Abgase von 22.000 KFZ pro Tag gelangen im Bürgerpark und bei Hauptwind-

richtung in Richtung der Wohnungen am Schwarzen Weg und des Dichterviertels (je höher der Kamin desto weiter die Verfrachtung in Windrichtung). Eine Abgasbehandlung soll entgegen den begründeten Forderungen aus dem Beirat nicht erfolgen. Der Lärm des Gebläses belastet zusätzlich.

Hintergrundinfo: Die Immissionsberechnungen berücksichtigen nur den unmittelbaren Nahbereich und überwiegend Bereiche, die nicht in der Hauptwindrichtung und nicht in



Wolfgang Pütter

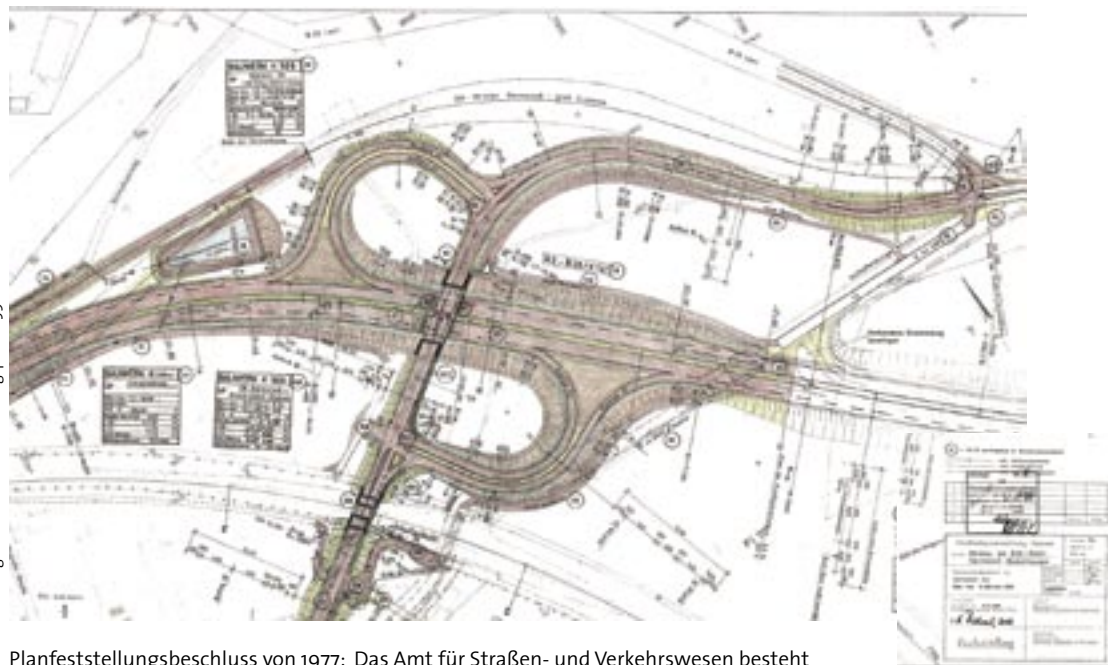


Mitglieder des Naturschutzbeirats der Wissenschaftsstadt Darmstadt

ONO ! Bürgerinitiative Darmstadt Ohne NordOst-„Umgehung“

Nordost-„Umgehung“ Darmstadt – 30 Jahre und kein bisschen weise

Sieht so Planung für unsere Zukunft aus?



Planfeststellungsbeschluss von 1977: Das Amt für Straßen- und Verkehrswesen besteht darauf, dass das Ostkreuz an der Hanauer Straße/Heinrichstraße/Aschaffener Straße zum kreuzungsfreien Vollohr ausgebaut wird. Statt zwei stehen überdies dann vier Spuren bis zum Ostbahnhof zur Verfügung, zwei davon führen über die Landgraf-Georg-Straße direkt in die Stadt.

geordneten freizugeben und keinen Fraktionszwang auszuüben. Der BUND wie auch die Bürgerinitiativen und andere Verbände haben vor allen Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern Respekt, die erkennen und

entsprechend votieren, dass diese Planung den Zielen des jetzigen Jahrhunderts nicht mehr entspricht und das knappe Geld in zukunftsfähigere Verkehrsalternativen investiert werden sollte.



Google earth

genügendem Abstand liegen. Zudem wurden die Schadstoffprognosen nicht mit Darmstädter Daten unter lokalen Verhältnissen der Bebauung erhoben sondern basieren auf allgemeinen Wetterdaten.

- 200 KFZ pro Tag (sind Prognoserechnungen wirklich so genau?) mehr in der Heinrichstraße gegenüber dem heutigen Zustand.
- Zerstörung des Schutzwaldes durch direkte Fällung mehrerer hundert Bäume hin zum Hofgut Oberfeld, das dann direkt dem Verkehr der noch stärker befahrenen B 26 ausgesetzt ist. Wird der Schutzsaum des Waldes gefällt, so ist zu befürchten, dass etliche Bäume mehr in Folge

durch Sturm und Sonnenbrand absterben. Ein Verzicht auf den kreuzungsfreien und vierspurigen Ausbau bis zum Ostbahnhof wurde gegenüber dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) entgegen der Koalitionsvereinbarung nicht durchgesetzt. Diese Planung wurde im Jahr 1977 genehmigt.

Fortsetzung auf der nächsten Seite...



Wolfgang Pütter

Bedrohte Idylle

Noch stehen die Bäume in der Allee längs der Bahnlinie und als Schutzwald vor dem Oberfeld.



- Zerstörung der Kleingärten und des Baumbestandes am Karlshof.
- Zerschneidung des Bürgerparkes und Baustelle für mindestens fünf Jahre.
- Im restlichen Stadtgebiet wie in der Landgraf-Georg-Straße, dem City-Ring, der Rheinstraße usw. ergibt sich keine statistisch/modelltechnisch relevante Verringerung durch die NOU.
- Rechnerisch ergibt sich zumindest für den Spessarting eine Entlastung von 7.600 KFZ pro Tag. Allerdings kann diese Reduzierung vermutlich erst dann tatsächlich eintreten, wenn entsprechende Rückbaumaßnahmen am Spessarting/Rhönring erfolgen, und gerade diese sind weder im B-Plan berücksichtigt noch in die finanzielle Planung aufgenommen. Ledigliche Absichtserklärungen im Generalverkehrsplan der Stadt reichen angesichts der riesigen Haushaltslöcher nicht, um die Menschen wirklich auf Entlastung hoffen zu lassen.

Hintergrundinfo zum Lärm im Spessarting und Rhönring:

Entgegen allen üblichen Gepflogenheiten hat die Stadt noch nicht einmal berechnet, welchen Effekt diese KFZ-Reduzierung auf den Lärm hat, obwohl sie eine sehr interessante und bisher viel zu wenig diskutierte Lärmkartierung des Bestandes für die Straßen von Darmstadt durchgeführt hat. Info hierzu siehe: www.darmstadt.de/cityguide/laermkartierung/html/de/indexlaerm.html

- Nach Einschätzung des BUND ist für den Rhönring / Spessarting auch nach Umsetzung der NOU mit einer Belastung von über 75 dB (A) über 24 Stunden zu rechnen, damit verbleiben diese Straßen auch nach Umsetzung der NOU in der höchsten Belastungsstufe.

Zusammenfassung:

Die genannte Entlastung dort, verbunden mit Mehrbelastungen und Mehrverkehr an anderer Stelle wie im Woogsviertel, rechtfertigt nach Auffassung des BUND die schwerwiegenden Eingriffe nicht. Aus Sicht des BUND ist es dabei sogar nicht relevant wer hierfür die Kosten trägt, die Stadt oder die Bundesregierung. Es bleibt so oder so sinnlos. Weiterhin wird dieser Streckenabschnitt weitere Folgeprojekte nach sich ziehen, die alle noch den Konzepten der 70er Jahre entsprungen sind.

- eine Brücke über die Frankfurter Straße von Martin-Luther-King-Ring zum Carl-Schenck-Ring
- die wegen Kostengründen nicht durchgeführte Verbreiterung des Tunnels unter der Eisenbahn Richtung Autobahn und Weiterstadt
- die Westumgehung Darmstadt, die wiederum in den Westwald eingreifen würde.

Alternativen:

- Beibehaltung des LKW Durchfahrverbotes entsprechend dem Feinstaubminderungsplan, zusätzlich begründet durch den Lärminderungsplan.
- Hintergrundinfo:** die Wirkung dieser Maßnahme ist in den Vergleichsrechnungen für die NOU nicht berücksichtigt. Es wird so getan als gäbe es diese doch erfolgreiche Maßnahme nicht. Der Effekt für die Reduzierung des Verkehrs ist tatsächlich ungleich größer (ca. 60% des LKW-Verkehrs werden unterbunden) als der gesamte rechnerische Effekt der NOU. Und, würde die NOU gebaut, so wird die ungefilterte Abluft dieser LKW konzentriert durch den Kamin an der Kranichsteiner Straße in die Wohnzimmer der Menschen dort geblasen.
- Reduzierung / Vergleichmäßigung auf Tempo 30 im Rhönring/Spessarting und anderen Straßen, was auch der Verkehrssicherheit zugute kommt.
- Hintergrundinfo:** Oft verursachen Spitzenpegel von „Rasern“, unangemessene Brems- und Beschleunigungsvorgänge, unangemessene Schallpegel der Audio-Anlage oder Motorrad-

fahrer mit manipulierten Schalldämpfern größere Belästigungen als ein kontinuierlicher Verkehrsstrom.

- Ausbau des Ostbahnhofes zum ÖPNV-Knoten: Verbindung Schnellbusse/Odenwaldbahn/Wiederherstellung der Straßenbahnanbindung und ernsthafte Erwägung der Reaktivierung der Bahnstrecke nach Groß-Zimmern, wie es u.a. VCD und ProBahn ebenfalls fordern.

Hintergrundinfo: Die Verkehrserhebungen haben zur Verwunderung der Darmstädter Verkehrsplaner ergeben, dass die überwiegende Mehrzahl des PKW-Verkehrs Zielverkehr nach Darmstadt ist. Wenn ein attraktiveres ÖPNV-Angebot mit schnellen Verbindungsrelationen geschaffen wird, kann hierdurch individueller PKW-Verkehr vermieden werden.



Flächenbahn statt Autowahn

Auch der VCD fordert anstatt der Investition in die NOU die Reaktivierung der Bahnlinie nach Groß-Zimmern.

Acht Fledermausarten

bm . Wer kennt sie nicht, diese kleinen Flugakrobaten, die zielgerichtet durch die dunkle Nacht auf der Jagd nach Insekten fliegen, kaum, dass die Dämmerung einbricht? Ihre geheimnisvolle Lebensweise beflügelt seit Jahrhunderten die menschliche Phantasie.

Erst in den 1940er Jahren fand man heraus, dass Fledermäuse sich mit Hilfe von Ultraschallrufen orientieren. Ihr Flügel wird von den Arm- und Handknochen gebildet, sie fliegen also mit den „Händen“. In der Ruhelage können die Flügel wie ein Regenschirm zusammengefaltet und an den Körper angelegt werden. Fledermäuse haben eine komplexe Biologie mit ganzjährig hohen Ansprüchen an ihren Lebensraum mit Wochenstubenquartieren der Weibchen, Quartiere der Männchen, Jagdhabitaten, Paarungsquartieren und Hangplät-



Langohrfledermaus, Nevada Bureau of Land Management



Mückenfledermaus, Foto Zdravko Tadi

zen für die Überwinterung. Quartiervernichtung und der Einsatz von Pestiziden haben sie fast zum Aussterben gebracht. Fast alle der 21 Arten Hessens stehen auf der Roten Liste der bestandsgefährdeten Säugetiere und alle sind nach der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt: Tiere und ihre Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten dürfen nicht zerstört oder beeinträchtigt werden.

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

Mehr Informationen zu Fledermäusen: www.fledermausschutz.de

Klima und Mobilität

von Werner Brinker

Die Erde wird zum Treibhaus. Anzeichen einer globalen Klimaänderung sind unübersehbar. Hauptverantwortlich für die Erderwärmung ist die massive Freisetzung der vom Menschen erzeugten Treibhausgase. Dürren, Wirbelstürme und extreme Überschwemmungen sind die fatalen Folgen.

Der Autoverkehr zählt zu den Hauptverursachern von CO2. Bereits heute stoßen die weltweit über 500 Millionen PKW vier Milliarden Tonnen CO2 aus - rund 20 Prozent der gesamten vom Menschen verursachten Menge. Und die Autoflotte wächst rapide, derzeit doppelt so schnell wie die Weltbevölkerung. Prognosen gehen davon aus, daß sich die verkehrsbedingten CO2-Emissionen bis 2030 fast verdoppeln werden.

Täglich werden 80 Milliarden Liter Öl über die Weltmeere verfrachtet, schwere Tankerhavarien sorgen immer wieder für Schlagzeilen - etwa die Ölunfälle der „Exxon Valdez“ 1985 vor Alaska oder der „Sea Empress“ 1996 vor der Küste von Wales. Der Autoverkehr ist hauptverantwortlich für diese ökologischen Katastrophen. Zudem führt die Ölförderung an Land und auf See permanent zu schwersten Umweltverschmutzungen: Unfälle auf Bohriseln, Abwässer aus Raffinerien, Lecks in Lagertanks und Pipelines.

Die Liste der Schäden, die der Autoverkehr Mensch und Umwelt zufügt, läßt sich noch weiterführen:

- Autoabgase verpesten die Luft der Städte mit einem Giftcocktail aus Benzol, Stickoxid, Dieselruß und anderen Schadstoffen. Luftverschmutzung und Lärm der Autos machen die Bewohner krank.
- Schadstoffe aus den Auspuffrohren des Autos sind maßgeblich verantwortlich für das Waldsterben.

- Immer mehr landwirtschaftliche Flächen und natürliche Lebensräume werden von breiten Asphaltpisten zerschnitten und zubetoniert.
- Zehntausende Menschen werden jährlich durch den Autoverkehr getötet, eine noch weit größere Zahl wird verletzt.
- Schon für das Jahr 1989 schätzte das Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg e.V. allein in Deutschland die Kosten der vom Autoverkehr verursachten Umweltschäden auf über 60 Milliarden Euro pro Jahr, darunter Schäden durch Luftverschmutzung (24 Milliarden D-Mark), Lärm (33 Milliarden D-Mark) sowie Boden- und Wasserverschmutzung (68 Milliarden D-Mark). Die Kosten der Klimaänderung sind in diesen Werten noch nicht einmal enthalten.

Die Verkehrspolitik hat mit ihrer Bevorzugung des Autos über Jahrzehnte eine verhängnisvolle Spirale in Gang gesetzt. Ein massiver Straßenbau führt zu mehr Autoverkehr, die hohe Verkehrsdichte ist wiederum Argument, noch mehr Straßen zu bauen. Das Schienennetz dagegen wurde sträflich vernachlässigt.

Wer eine ökologische, klimaschonende Verkehrspolitik will, der muß beim Auto anfangen. Wichtigste langfristige Aufgabe der Verkehrspolitik ist es, überflüssigen Verkehr erst gar nicht entstehen zu lassen. Verkehrsvermeidung muß oberste Priorität auf allen Handlungsebenen sein - etwa bei der Städte- und Raumplanung sowie in der Steuer- und Subventionspolitik. Daneben muss der Verkehr auf umweltfreundliche (Fuß, Fahrrad) oder möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn) verlagert werden. Dies setzt ein verbessertes Angebot an Bahnen, Straßenbahnen, Buslinien, Fahrrad- und Fußwegen voraus. Die zukünftigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen zum größten Teil in diese Verkehrswege fließen - und nicht mehr in den Bau von Straßen und Parkplätzen.

Greenpeace fordert:

- Ein konsequentes Tempolimit auf Autobahnen (120 km/h) und Landstraßen (90 km/h).
- Gesetzliche Regelungen, die den Höchstverbrauch begrenzen und strenge Kohlendioxid-Grenzwerte für Autoabgase festschreiben.
- Eine Kfz-Steuer, die neben dem Spritverbrauch auch Flächenverbrauch und Gewicht besteuert.
- Eine schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer - und damit des Benzinpreises - auf ein Niveau, das die externen Kosten deckt, mit denen der Autoverkehr die Gesellschaft belastet.
- Verkehrsinfrastruktur-Investitionen in Europa, die überwiegend in Schienenwege, also in Verkehrswege für nicht-motorisierten Individual-Verkehr fließen.
- Stop des Fernstraßenbaus.

Das können Sie tun:

- Nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad.
- Nutzen Sie Car-Sharing-Angebote oder bilden Sie Fahrgemeinschaften.
- Wenn Sie ein Auto kaufen, dann ein verbrauchsarmes Modell.
- Fahren Sie weniger und sparsamer Auto.
- Und: machen Sie ein Fahrtraining für sparsame Fahrweise. Es danken Ihnen die Umwelt und Ihr Geldbeutel.

Mehr Informationen

Greenpeace-Gruppe Darmstadt, mittwochs ab 18 Uhr, Lauteschlägerstraße 24 im Martinsviertel

www.gruppen.greenpeace.de/darmstadt und www.greenpeace.de

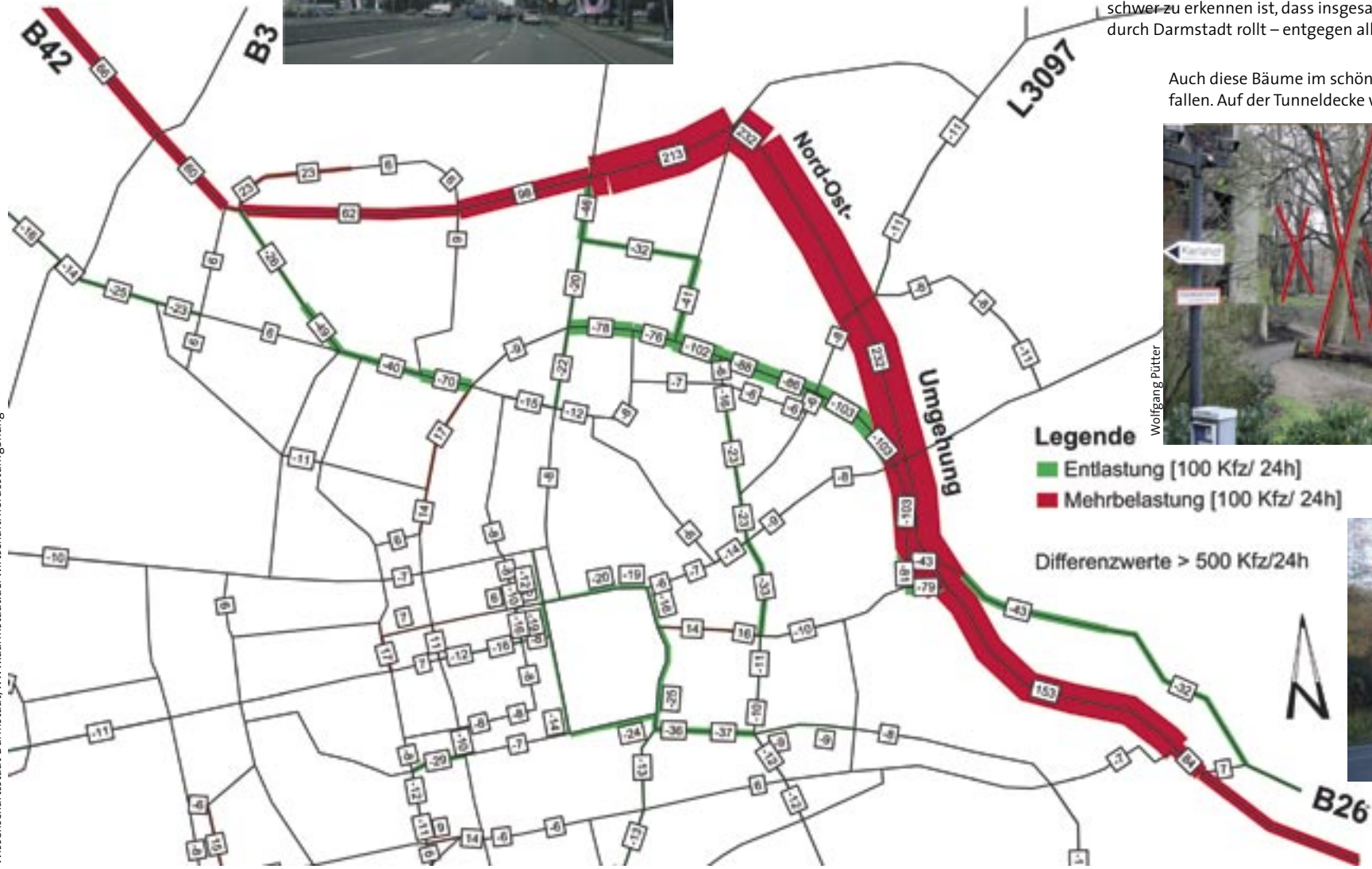


Greenpeace-Gruppe Darmstadt



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

Verkehrsprognose 2005 im Auftrag Darmstadts: Fortschreibung der Verkehrsprognose für die Nordost-Umgehung Darmstadt auf das Jahr 2015. Die Abbildung zeigt rot die nach dem Bau der Nordostumgehung mehr belasteten Straßen, grün die Entlastung (100 KFZ/24 Stunden). Unschwer zu erkennen ist, dass insgesamt mehr Verkehr mit NOU durch Darmstadt rollt – entgegen allen Klimazielen ...



Auch diese Bäume im schönen Park der Oetinger Villa müssten fallen. Auf der Tunneldecke wachsen keine Bäume mehr.



Wolfgang Pütter



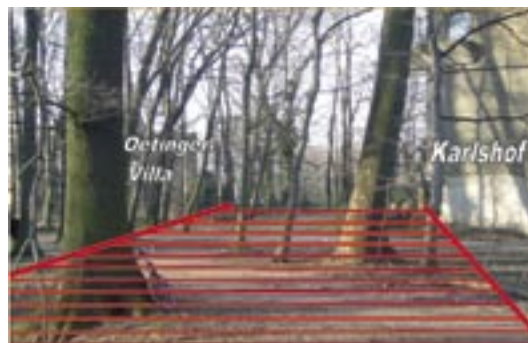
Der Schutzwald vor dem Oberfeld müsste fallen für eine verkehrspolitische Torheit des ASV.

Die Förderung des Motorisierten Individual-Verkehrs durch die NOU hätte ihren Preis

mit Bildern von Wolfgang Pütter



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



Noch eine Ansicht des Parks um die Oetinger Jugendstilvilla



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



Problem Kamin ohne Filter

Der geplante eine Abluftkamin des Tunnels unter dem Bürgerpark soll ohne Filter an der Kranichsteiner Straße gebaut werden. Angeblich würde bei nur einem Kamin weniger Schadstoffbelastung auftreten als bei zwei Öffnungen.

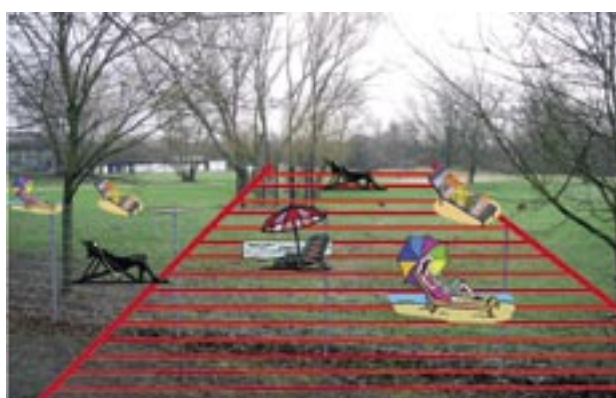
Und Inversionswetterlagen sind in Darmstadt wohl unbekannt? Durch den zehn Meter hohen Kamin werden über ein eventuell lärmgedämmtes Dauer-Gebläse Feinstaub und andere Luftschadstoffe direkt in die Wohn- und Schlafzimmer der Menschen getragen, die in den Hochhäusern im Gebiet wohnen. Schwere Gesundheitsgefährdungen sind nicht ausgeschlossen.



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



Auch der Fohlenhof hätte zu leiden.

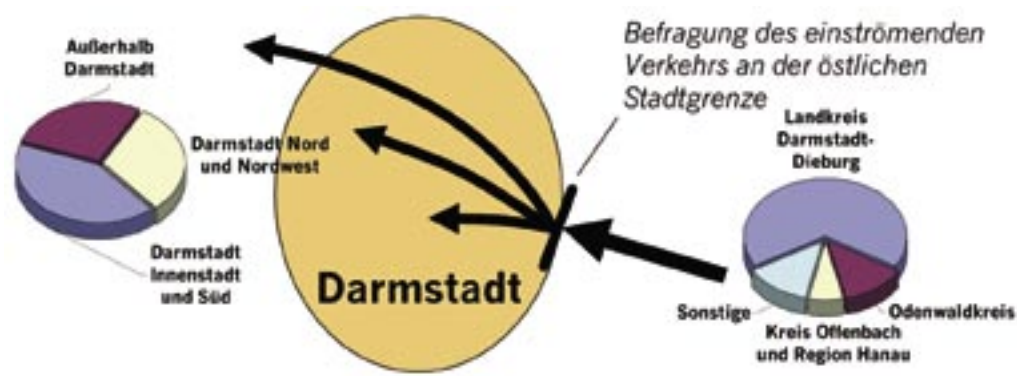


Die Liegewiese im Nordbad hätte wegen Bauarbeiten (mindestens) fünf Jahre geschlossen,

ebenso der Abenteuerspielplatz für Kinder im Bürgerpark.



Verkehrsprognose bestätigt Straßenbau-Kritiker



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



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

Es gibt Alternativen zur Nord-Ost-„Umgehung“

Das Klimaschutzziel der Stadt und der Region kann durch mehr Straßenbau nicht erreicht werden. Die Menschen wollen Mobilität, aber nicht mehr Straßen.

von Dr. Stefan Nold, BI ONO!

Die Darmstädter Verkehrspolitik braucht frischen Wind. Hier sind die Vorschläge der Bürgerinitiative ONO! Darmstadt ohne Nordost-„Umgehung“:

Wir werden diese Stadt für Straßenbahn, Radfahrer und Bus umbauen:

- 7½ + 7½ Vernetzung: Max. 7½ Minuten Fußweg zur nächsten Haltestelle mit Anbindung im 7½-Minutentakt
- Zusätzliche Einrichtung von Ringbuslinien (Rhönring/Kasinostraße)
- Bessere Erschließung der Gewerbegebiete mit Busverkehr

- Neugestaltung des Ostbahnhof als Verkehrsdrehschleife Osttor mit Park & Ride
- Kostenfreie Straßenbahn von Ostbahnhof über Innenstadt zum Hauptbahnhof
- Erhalt bzw. Neubau von Busspuren (B26, Böllenfalltor-Trautheim)
- Straßenbahnstrecken nach Weiterstadt
- Verbessertes ÖPNV-Angebot für Roßdorf, Zimmern und Umstadt

Nur Genießer fahren Fahrrad und sind immer schneller da

- Mindestens 1000 neue sichere Fahrradstellplätze in der Innenstadt
- Ausbau von Fahrradstellplätzen an den Straßenbahnhaltestellen
- Durchgehende 1,5 m breite Radwege/Rad-

- fahrbreite für alle größeren Straßen
- Gleiche Ampelphasen für Rad- und Autofahrer
- Beseitigung von Gefahrenstellen für Radfahrer

Heiner bekommt Monatskarte

- Günstige Monatskarte für das Darmstädter Stadtgebiet
- 1€-Ticket (Mitfahrer: 50 Cent) für Bus und Bahn im gesamten Stadtgebiet
- Jobticket für alle städtischen Angestellten

Brummis brummen um Darmstadt herum

- LKW-Leitsystem mit Anfahrtsrouten für alle Darmstädter Großunternehmen über A5/A67/Neue B3

- LKW-Maut auf der B26 oder 100%-Kontrolle des Durchfahrtsverbots

Kommen wir endlich zum Zug!

- Zweispuriger Ausbau der Odenwaldbahn
- 15-Minuten-Takt für die S-Bahn nach Frankfurt
- Reaktivierung des Schienenanschlusses für das Müllheizkraftwerk
- Bau der Bahn nach Pfungstadt
- Mehr Güterverkehr auf der Odenwaldbahn (wie geschehen beim Holztransport)

Die Erde braucht Freundinnen und Freunde

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

Ich will mehr Natur- und Umweltschutz

Bitte senden an: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Friends of the Earth Germany, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin

- Ich möchte
- ... mehr Informationen über den BUND
 - ... Ihren E-Mail-Newsletter

Ich werde BUNDmitglied

Jahresbeitrag (bitte ankreuzen):

- Einzelmitglied (ab 50 €)
- Familie (ab 65 €)
- Schülerin, Azubi, Studentin (ab 16 €)
- Erwerbslose, Alleinerz., Kleinrentnerin (ab 16 €)
- Lebenszeitmitglied (ab 1.500 €)

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

Name, Geburtsdatum

Name, Geburtsdatum

Ich unterstütze den BUND mit einer Spende

- Spenderbetrag €
- einmalig
 - jährlich

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

Name/Vorname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Kreditinstitut

Bankleitzahl/Kontonummer

E-Mail, Telefon

Datum, Unterschrift

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



Wolfgang Pütter

Zukunftsfähige Verkehrspolitik bedeutet, das vorhandene Netz zu unterhalten und rechtzeitig zu flicken. Und nicht immer neue Flickenteppiche aufzutun, wie das Ostkreuz aus den 1970er Jahren zu bauen, die Waldrodung in Kauf zu nehmen und die Beeinträchtigung der zukunftsfähigen Landwirtschaft am Oberfeld. Zukunftsfähige Verkehrspolitik bedeutet auch, nicht fast 400 teils sehr alte und wertvolle Bäume im Stadtgebiet zu fällen, Gesundheitsgefahren durch nicht berücksichtigte Schadstoffe in der Tunnelabluft zu produzieren oder Lärm nicht richtig zu berechnen. Überhaupt – Kosten und Nutzen gehören auch unter diesen Gesichtspunkten auf den Prüfstand. Bevor beschlossen wird und damit Bauruinen geschaffen werden. Dieses Geld kann gleich in zukunftsfähige Mobilität gesteckt werden.



Wolfgang Pütter

Die Arheilger Straße – sie sollte Teil der „Autobahn“ Osttangente durchs Martinsviertel sein. Jetzt dient sie als teuer gebauter und unterhaltener Parkplatz.

NORD-OST-„UMGEHUNG“ DARMSTADT

Impressum

Herausgeber:



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Hessen e.V. Ortsverband Darmstadt
Lauteschlägerstraße 24 • 64289 Darmstadt
bund.darmstadt@bund.net
www.bund-darmstadt.de

Greenpeace-Gruppe Darmstadt



Lauteschlägerstraße 24 • 64289 Darmstadt
darmstadt@greenpeace.de
www.gruppen.greenpeace.de/darmstadt

VCD-Kreisverband Darmstadt-Dieburg
Hauptstraße 19
64832 Babenhausen



vcd.darmstadt-dieburg@gmx.de
www.vcd.org/darmstadt-dieburg

Bürgerinitiative ONO!



Darmstadt
Ohne Nordost-„Umgehung“
c/o Wolfgang Pütter
Mauerstraße 24 • 64289 Darmstadt
bi-ono@web.de
www.nordostumgehung.de

Unterstützt von: durch den Magistrat persönlich berufenen orts- und sachkundigen Mitgliedern des Naturschutzbeirates der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

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

Gestaltung und Produktion: Brigitte Martin, BUND, Darmstadt 2008
Druck: Druckwerkstatt Kollektiv DA-Arheilgen