

umweltfairbund

Das Magazin für Verkehr und Umwelt in der Region Starkenburg

Verkehrsprojekte –

Zukunft wählen für Mensch und Natur!

Mitmachaktionen im Heft

Mitgliederversammlungen

ADFC Bergstraße 17.02.10

BUND Darmstadt 22.03.10



Mitmachen ist gefragt

Liebe Leserinnen, liebe Leser,
 nicht zuletzt Proteste von BUND-Mitgliedern und anderer Umweltverbände verhin-
 derten ein Kohlekraftwerk auf der Ingelheimer Aue bei Mainz/Wiesbaden - durch
 sie wurde der Darmstädter Energieversorger bewegt, aus dem klimakillenden Projekt
 auszusteigen. Gut so, so bleiben der Umwelt auf Jahrzehnte hinaus erhebliche Men-
 gen von CO2 und anderen Stoffen erspart. Aber wieder sind Ihre Aktionen gefragt:
 • Mit lediglich ein paar Mausclicks können Sie mithelfen, der Wildkatze in Hessen die
 nötige öffentliche Aufmerksamkeit zu verschaffen. • Aufmerksamkeit benötigt auch
 der Wald in Hessen - wenden Sie sich mit dem BUND an die Landesregierung und
 Ihre Kommunalpolitiker vor Ort, damit auf einen Gifteinsatz gegen den Waldmaikäfer
 im Frühjahr verzichtet und die Ursachen des schlechten Waldzustandes endlich ver-
 stärkt angegangen werden. • Mitmachen können Sie aber auch bei uns - für Mensch,
 Umwelt und Natur. Ganz praktisch wie beim Vollenden des Wildbienenhotels in
 Kranichstein, beim baldigen Krötenretten nahe der Eschollbrücker Straße oder auch
 bei den Überlegungen wie die Luft wieder reiner werden kann.
 Wir freuen uns auf Sie und wünschen Ihnen ein gutes 2010,
 Ihre Brigitte Martin vom BUND

Impressum

Herausgeber:

umweltfairbund SÜDHESSEN ist die Zeitschrift
 des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), KV Darm-
 stadt-Dieburg e.V., Darmstadt, Groß-Gerau,
 Bergstraße, Odenwald, des Allgemeinen Deut-
 schen Fahrrad-Clubs (ADFC), Darmstadt e.V.,
 Bergstraße e.V., Odenwald, Groß-Gerau und
 des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutsch-
 land (BUND) OV Darmstadt, KV Odenwald

Erscheinungsweise:

vierteljährlich
Bezugspreis: für Mitglieder im Beitrag der Ver-
 bände 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, E-Mail, Fon siehe un-
 ten und Kontaktseite bei ADFC, BUND, VCD
 V.i.S.d.P. Peter Rieken (pit), Brigitte Martin (bm),
 Uwe Schuchmann (uds), Linda Smith (lis), Frank
 Ludwig Diehl (fld), Jörg Urban (JU), Christian
 Eckert (ce), Dirk Schmidt (ds), Harald Hoppe
 (hh), Claudia Wasmund (cw), Burkhard Walger
 (bw), Hanna Wittstadt (hw), Petra Degenhard
 (pd).

Titelbild: Wildkatze; BUND/Thomas Stephan

Nr. 4/2009 - 17. Jahrgang

Verlag:

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

Satz und Layout:

Burkhard Walger, Brigitte Martin
Belichtung und Druck: Druckwerkstatt Kollektiv
 GmbH, 64291 Darmstadt-Arheilgen

Adressenänderungen:

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

Rechnungsfragen:

Jürgen Eckwert
 Weidenteilung 8, 64342 Seeheim-Jugenheim
 Fon 06257 869393 • jeckie@t-online.de

Anzeigen/Technik:

Brigitte Martin, Dreieichweg 11, 64291 Darmstadt
 Fon 06151 37931 • brigitte.martin@bund.net
www.bund-darmstadt.de > Mitgliederinfo > ufb

Auflage:

4.300 Exemplare
 Gedruckt auf 100% Recyclingpapier Reprint 130g
 (Umschlag) und Resaoffset 80g (Innenteil).

Es gilt die Preisliste Nr. 6 vom 01.01.2009

Anzeigenschluss 1-2010 am 23.02.2010

Redaktionsschluss 1-2010 am 17.02.2010

Das nächste Heft erscheint am 08. März 2010.
 Nachdruck mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gerne
 gestattet. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht die
 Meinung der Redaktion dar.

Postvertriebsstück D 9866

ISSN 1611-1362

BUND und NABU zur ICE-Planung	3
ADFC	
Tag der Vereine im Darmstadtium	8
Perücke statt Helm?	8
Vormerken: Treffpunkt Ruhr 2010	9
ADFC Bergstraße: Bei Schüler-Fahr- rädern sieht's finster aus	9
Freie Fahrt für Radler	9
ADFC Bergstraße: Einladung zur Mitgliederversammlung	10
Erste Radverkehrsschau in Bensheim	10
VCD	
HEAG mobilo: Kundenzufriedenheit über Branchendurchschnitt	11
Chance für regelspurige Stadt-Land- Bahn nach Groß-Zimmern	12
Kommentar zur Verkehrsplanung, speziell der Bahn in Hessen	12
ICE-Anbindung Darmstadt: Ohne Integralen Takt geht gar nichts	13
BUND	
BUND OV Darmstadt: Einladung zur Mitgliederversammlung	17
Lokales Dialogforum zur Nordost„umgehung“ beendet	17
Klimafreundlich und sauber mobil in Großstädten	17
Abenteuer erfahren für Mann und Kind	18
Wohnungen für Wildbienen, Schlupfwespen und Co.	18
Noch sind Plätze frei bei der BUND Kinder-Umweltgruppe	18
Mitglieder werben Mitglieder - Machen Sie mit!	19
Massen-Flugjahr des Waldmaikäfers in 2010	19
„Frische Brötchen fahren lieber Fahrrad“ als Radiosendung	20

Rubriken

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

ICE Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar BUND und NABU zur Planung

Die Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke der Deutschen Bahn zwischen Frankfurt und Mannheim ist ein Dauerbrenner in den politischen Diskussionen. Von Beginn an arbeiten die Verbände in verschiedenen Gremien mit dem Ziel mit, Eingriffe in Natur und Landschaft zu verringern, die Belastung der Menschen so gering als möglich zu gestalten und den größtmöglichen Nutzen für die Region zu erreichen. Gerhard Eppler, Vorsitzender des hessischen Landesverbands des Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Brigitte Martin, Vorstandssprecherin des hessischen Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) geben einen kurzen Überblick für den weiteren Fortgang.

ICE-Trasse in Südhessen: Wo und wie entscheidend

Entlang der gesamten Trasse gibt es aus der Sicht der Naturschutzverbände BUND und NABU im Wesentlichen zwei strittige Bereiche: die Frage der Anbindung Darmstadts und die Trassenführung im Kreis Bergstraße.

Anbindung der Region über einen ICE-Halt Darmstadt

Hier sehen sich die Umweltverbände mit dem ICE-Arbeitskreis Bergstraße, mit der IHK Darmstadt, Rhein/Main/Neckar und Darmstädter Bürgerinitiativen einig, dass es am Hauptbahnhof Darmstadt eine gut vertaktete Anbindung an das Fernstreckennetz geben muss. Allerdings sagen die Verbände wie auch die IHK, dass dabei nicht die Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke über den Hauptbahnhof führen muss, sondern die auf der Hand liegende Möglichkeit besteht, naturverträglich und kostengünstig einen Anschluss zur Neubaustrecke nördlich des Hauptbahnhofs zu schaffen.

Der Darmstädter Hauptbahnhof ist ein bedeutender Knotenpunkt im Regionalverkehr. In ihm erfolgt die Verknüpfung der Nah-, Regional- und Fernverkehrslinien von Süden (Bergstraße Main-Neckar-Bahn, von Norden (Richtung Frankfurt Main-Neckar-Bahn), Linien von Aschaffenburg/Dieburg nach Weiterstadt/Mainz/Wiesbaden und Osten Erbach/Michelstadt. Diese Linien können nach Vorstellung des BUND auf die NBS (Neubaustrecke) umsteigefrei einschleifen oder mit kurzen Umsteigezeiten im Darmstädter Hbf erreicht werden. Notwendig ist auch hier die Berücksichtigung des Integralen Takt-



verkehrs (ITV), der bewirkt, dass die Fahrgäste der Züge zur gleichen Zeit im gleichen Ort in den sogenannten Knoten sind und so zeitsparend auf andere Linien umsteigen können. Genutzt werden kann diese Verbindung, die einen Halbstundentakt zum Flughafenbahnhof ermöglicht, auch von den mehr als 5000 Arbeitnehmern am Flughafen aus der Region. Willkommener Nebeneffekt: für die Zwölfminutenfahrt (Angabe der DB, andere sprechen von acht Minuten) braucht dann kein ICE-Ticket gelöst zu werden – außer es wird der (lt. Konsens zweistündig verkehrende) ICE benutzt. Beispiel für das Mitbenutzen von Hochgeschwindigkeitsstrecken durch Regionalzüge ist der erfolgreiche Nürnberg-München-Express.

Nordeinschleifung auf die Neubaustrecke

Der Schwerpunkt des BUND liegt auf dieser qualifizierten 2-gleisigen Einschleifung im Norden Darmstadts (Nordeinschleifung) vom Darmstädter Hauptbahnhof auf die Neubaustrecke. Ein- bzw. Ausschleifen werden nur die Züge von und zur der Hauptstrecke – in diesem Bereich an der A5, die auch in Darmstadt Hbf halten, so dass die Trassierung im Waldbereich auf die Linie der Strecke Darmstadt-Mainz nicht auf Tempo 200 oder 250 km/h ausgelegt werden muss sondern eine enge Anlehnung für weitaus geringere Geschwindigkeiten erlaubt. Der wertvolle Waldbestand östlich der L3113 (Umgehung Gräfenhausen) in der Arheilger Täubcheshöhle wird im Gegensatz zu einer Vollenbindung nicht berührt sondern nur Wald in Anspruch genommen, der zwischen Autobahn und dort wegen

der anschließenden Unterquerung des Weiterstädter Kreuzes tiefer liegenden ICE-Trasse steht. Bei einer Vollenbindung des Hauptbahnhofes mit den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke durch ihn hindurch, bei der auch Züge durch Darmstadt rasen würden, die hier nicht halten, müsste die Trassierung auf 200 bis 250 km/h ausgelegt werden und damit würde auch der östlich der L3113 gelegene Erholungswald nahe dem Freizeitgelände von Storckebürnchen und Orplid zerschnitten.

Durch die 2-gleisige Nordeinschleifung können sowohl ICE- und sonstige Fernverkehrszüge als auch Regional-Züge über den Darmstädter Hauptbahnhof auf die ICE-Neubaustrecke im Halbstunden-Takt in maximal zwölf Minuten Fahrtzeit zum Flughafenbahnhof Frankfurt oder zum Frankfurter Hauptbahnhof (Gabelung Frankfurt-Stadion) – und weiter – geführt werden.

Bestehende Strecke im Süden Darmstadts nutzen

Nach Süden stellen die vertakteten Fernverkehrszüge (ICE, IC etc.) über die bestehende Main-Neckar-Bahn in Richtung Heidelberg/Stuttgart mit Halten in den Bergstraßenkommunen den Knotenanschluss in Stuttgart wieder her bzw. erreichen bei Führung über Mannheim dort den nächsten Takt. Die Fahrt ist weniger schnell als auf einer Neubaustrecke aber wer es eilig hat und fünf oder zehn Minuten sparen will, kann zuvor im Halbstundentakt vom Darmstädter Hbf aus im Handumdrehen in den Knoten Frankfurt Hbf oder Flughafenbahnhof fahren und dort eine Schnellverbindung Richtung Mannheim erreichen.

Kritiker dieser Lösung – im Süden über die Altstrecke, im Norden die qualifizierte Nordeinschleifung auf die NBS – sollten sich vergegenwärtigen, dass Darmstadt nur wenige Minuten von den nächsten Knoten Frankfurt Hbf und Flughafenbahnhof Frankfurt entfernt liegt und mitnichten fernab des Ballungsgebietes Rhein-Main

wie Limburg oder Montabaur, die 40 ICE-Minuten entfernt vom nächsten Knoten sind. Das gleiche gilt für Halte in Hanau/Fulda oder Kassel-Wilhelmshöhe/Göttingen, die zwischen Frankfurt und Hannover liegen und deren Fahrtzeit zum Knoten auch wesentlich länger als nur zehn Minuten beträgt. Auch andere, in der Presse hochgehaltene Beispiele hinken und sind mit der doch komfortablen Situation von Darmstadt als Mitspieler im Ballungsraum nicht zu vergleichen. Ein Ersatzknoten für den Frankfurter Hauptbahnhof wird Darmstadt schwerlich werden (wollen). Wichtig sind erreichbare Fernverbindungen, egal wie sie heißen, gleichermaßen wie regionale Erfordernisse.

Konsenstrasse wird abgelehnt

Abgelehnt wird von den Naturschutzverbänden die sogenannte Konsenstrasse, die einen eingleisigen Bypass von der Hauptstrecke entlang

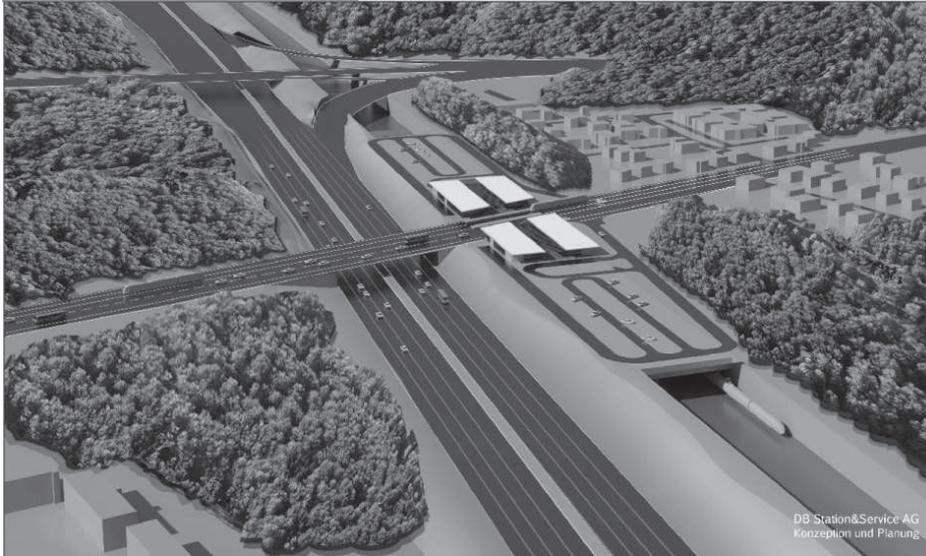
der A5 (nördlich von Darmstadt) und der A67 (südlich Darmstadts) über den Darmstädter Hauptbahnhof darstellt. Laut der im Jahr 2007 geschlossenen Vereinbarung der Stadt mit der Bahn sollten dann pro Stunde und Richtung ein ICE im Darmstädter Hauptbahnhof halten, davon lediglich alle zwei Stunden einer zum/vom Frankfurter Flughafenbahnhof.

Die Südeinschleifung würde erhebliche Belastungen für Wald, FFH-Gebiete, Anwohner, bestehende Gewerbegebiete und die weitere Stadtentwicklung auf Konversionsflächen im Darmstädter Süden mit sich bringen. Eine Tunnellösung im bergmännischen Vortrieb unter Autobahnen hindurch würde zwar die weitere Stadtentwicklung und Anwohner und Wald schützen, ist aber bei der eingleisigen Bypass-Strecke wirtschaftlich überhaupt nicht mehr darstellbar. Ebenso wenig ist die Führung der ICE-Haupt-NBS-Trasse über den Darmstädter Hauptbahnhof und Rückführung zur A67 in Darmstadt ohne Tunnellösungen in Stadt- und Erholungsgebiet von Darmstadt mit vertretbaren Kosten machbar. So existierte zur Zeit des Raumordnungsverfahrens im ehemaligen Militärgelände Ernst-Ludwig-Park noch kein Wohngebiet. Zusätzlich müsste ob der hohen Geschwindigkeiten bei der Durchfahrt der Züge mit 250 km/h erhebliche Umbau- und Sicherungsmaßnahmen im jüngst sanierten Darmstädter Hauptbahnhof durchgeführt werden.

BUND und NABU unterstützen daher die verbleibende Variante der Anbindung der Region über den Darmstädter Hauptbahnhof, die von Bürgermeistern in der Region schon als „Wissenschaftsshuttle“ oder von anderer Seite als „Wissenschaftsexpress“ ins Gespräch gebracht worden ist und auch von der IHK Darmstadt befürwortet wird: eine zweigleisige Nordeinschleifung von der ICE-Neubaustrecke nach Darmstadt und im Süden die Weiterführung der in Darmstadt haltenden Züge auf der bestehenden Main-Neckar-Bahn.



Alle Süd-Anbindungsvarianten der „Konsenstrasse“ oder auch einer Variante III (und IV) aus dem Raumordnungsverfahren würden für Mensch, Natur, Wirtschaft und Stadtentwicklung in Darmstadt eine massive Verschlechterung bedeuten.



Ein Deckel auf der ICE-NBS würde den unterirdischen Bahnhof an der Siedlung Tann bedecken. Darauf können Bäume und Sträucher wachsen oder Gebäude entstehen – eine Abschirmung gegen Lärm und Dreck der nach Planungen dann 16 (bisher 8) Fahrspuren der Autobahn. Die Verbreiterungsplanung ist auf dieser Skizze der Bahn noch nicht eingezeichnet. Allein dadurch würde der Bereich des Darmstädter Tierheims und des Hundeplatzes (oben, in Verlängerung des „Deckels“ zum Autobahnrohr) unter Autobahnasphalt verschwinden.

Dies wäre eine kostengünstige und natur- und menschenverträgliche Variante, die zugleich den Vorteil hätte, die Städte Frankfurt, Darmstadt und Heidelberg – und jeweils darüber hinaus – über einen ICE-Anschluss zu verbinden.

Wallauer Spange bauen

Erweiterte Möglichkeiten für den Regional- und Fernverkehr über den Flughafenbahnhof nach Wiesbaden und Köln ergeben sich beim Bau der bereits im Planfeststellungsbescheid der ICE NBS Köln-Rhein/Main enthaltenen Wallauer Spange. Diese hilft, Engpässe zu vermeiden. Für Reisende spielt es schließlich keine Rolle, in welchen Zug sie als erstes einsteigen, sondern wie lange sie von Tür zu Tür brauchen. Und oft sind ein paar Minuten längere Fahrzeit bequemer als (nochmaliges) Umsteigen.

Gesonderter Fernbahnhof Darmstadt-West – Problem des Autobahnausbaus

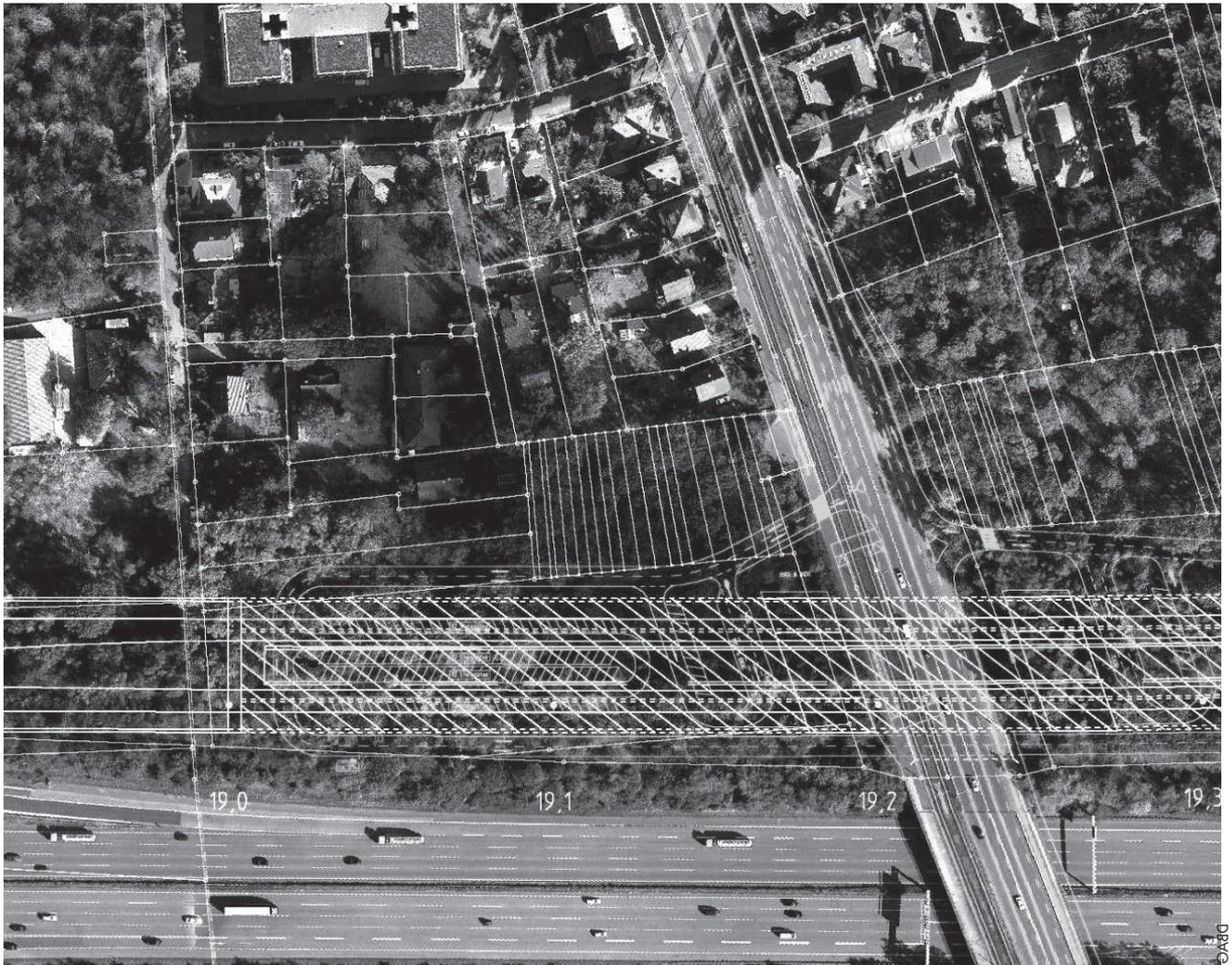
Der jüngst insbesondere in Darmstadt diskutierte Fernbahnhof an der A5 zwischen Darmstadt und Griesheim würde zusätzliche Halte im Fernverkehr an der ICE-Neubaustrecke ermöglichen. Da er in Tieflage im Trog gebündelt mit der Autobahn eingerichtet würde, könnte auf dem „Bahnhofsdeckel“ neuer Schutz vor Lärm und Staub der Autobahn für die Anwohner der angrenzenden Siedlung Tann geschaffen werden.

Hier wäre der zusätzliche Verbrauch an Natur verhältnismäßig gering, sehr viel gravierender fallen hier die nach Ansicht der Verbände völlig überzogenen Pläne des Ausbaus des Darmstädter Kreuzes auf 16 Fahrspuren ins Gewicht – das sind doppelt so viele Autobahnfahrspuren wie heute. Hier werden erste Vorarbeiten im Plangenehmigungsverfahren bei der Erneuerung von Brücken ohne öffentliche Beteiligung durchgeführt, dabei ist der Ausbau der Autobahnen an dieser Stelle ein wesentlich schwerer wiegender Eingriff für die Natur und die Belastung der Anwohner als die ICE-Trasse.

Gravierender Nachteil des Außenbahnhofs wäre für BUND und NABU, dass er kaum als Umsteigebahnhof genutzt werden würde, da das Sitzenbleiben im Regionalzug, der im Hauptbahnhof ankommt, bis zum nächsten Umsteigeknoten (in Frankfurt Hbf oder Frankfurt Flughafenbahnhof) sehr viel bequemer ist und auch schneller geht als im Darmstädter Hauptbahnhof vom Zug in die Straßenbahn und von der Straßenbahn in den Zug umzusteigen und dabei wahrscheinlich mehr Zeit zu verlieren als bei der bequemerer Variante. Ein teurer Straßenbahntakt zum Außenbahnhof ist für die Verbände kaum vorstellbar. Eine Alternative böte sich für Autonutzer, die den Bahnhof am Autobahnkreuz ansteuern könnten.

Ost oder West? Tempolimit ja – Autobahnverbreiterung nein

Bekannt ist, dass der Westwald in Darmstadt im sandigen Boden an Wassermangel leidet und junge Bäume es schwer haben zu wachsen. Nach Aussagen von Forstwissenschaftlern treten Folgeschäden beim Schlagen von neuen Waldrändern insbesondere an Lagen auf, die nach Süden oder Westen offen sind. Sturm und Sonne dringen stärker in den verbleibenden Wald hinein als an Waldrändern, die nach Norden oder Osten offen sind. Die Bahn plant die ICE-NBS-Trasse auf der Darmstadt zugewandten Ostseite zu führen. Mit der Folge, dass die Folgeschäden im dortigen Westwaldgürtel gravierend sein werden. Der jetzt schon durch Verkehrsstrassen stark zerschnittene und beeinträchtigte Restwaldgürtel könnte durch den neuerlichen Einschlag und dessen Folgen – insbesondere durch die zusätzlich geplante immense Verbreiterung der Autobahn – verloren gehen. Die Verbände fordern daher, dass diese Tatsache die Planer dazu bewegt, das Tempolimit am Darmstädter Kreuz von 100 km/h aufrecht zu erhalten und auf die Autobahnverbreiterung zu verzichten. Das Mitbenutzen von Standspuren, und eine Fahrspurgeschwindigkeitslenkung ermöglicht wie auch die verringerte Geschwindigkeit eine



Horrorszenario Autobahnverbreiterung in Höhe der Darmstädter Siedlung Tann.

Die weiß erscheinenden Linien parallel der jetzigen Fahrspuren kennzeichnen die auf 16 Fahrspuren erweiterte Autobahn. Auch die Rheinstraße (helle Linien) soll erheblich breiter werden – und das bis zur Einmündung des Eifelrings. Der Ausbau der Autobahn erfolgt unabhängig vom Bau eines etwaigen Bahnhofs an der ICE-NBS-Trasse.

Der Autobahnausbau wäre notwendig, um die Geschwindigkeitsbegrenzung am Darmstädter Kreuz aufzuheben und die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge beim Passieren des Autobahnkreuzes anzugleichen. Zusätzlich führen LKW-Umleitungsspuren durch den Wald. Die Parallelführung der Fahrzeuge erfolgt auf einer Strecke zwischen dem Weiterstädter Kreuz und der Höhe des ehemaligen August-Euler-Flugplatzes.

Ist das wirklich notwendig? BUND und NABU sagen Nein.

ausreichende Kapazität. Ganz und gar abzulehnen ist die separate Führung von beiderseitigen LKW-Umfahrungen mitten durch den Westwald, die die Einfädelungsspuren des Autobahnkreuzes erst später erreichen. Auch hier: Geschwindigkeitsbegrenzung ja, noch mehr Beton nein.

Daher ist ernsthaft zu prüfen, ob die ICE NBS im Bereich Darmstadt nicht auf der Westseite verlaufen kann, da dadurch die Waldfolgeschäden verringert werden könnten. Der Wechsel von Ost nach West kann nach dem Abzweig der Nordeinschleifung nach dem Weiterstädter Kreuz erfolgen. Für die Westlage der Trasse spricht auch

der dann größere Abstand und stehende bleibende Waldsaum hin zum Wohngebiet der Siedlung Tann.

Im Bereich der FFH- und Vogelschutzgebiete ehemaliger August-Euler-Flugplatzes und Beckertanne mit ihren besonderen Lebensräumen und Arten muss nach Ansicht der Naturschutzverbände eine ausreichend breite wirksame Grünbrücke über die A67 die beiden Lebensräume verbinden. Diese Naturschutzmaßnahme ist für die gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich. Der Maßnahme entgegen kommt, dass Bahn und Autobahn dort sowieso im Einschnitt verlaufen. Wünschenswert

wäre ferner eine ebensolche Grünverbindung von der Beckertanne über die A5 Richtung Bodenkuppe West, um die durch Verkehrsstrassen isoliert liegenden Waldgebiete zu vernetzen.

Trassenführung im Landkreis Bergstraße

Gegen Anträge, EU-Schutzgebiete dort aufzuheben, wo sie einer präferierten Trassenführung im Wege stehen, haben sich die Verbände im ICE-Arbeitskreis Bergstraße von Anfang an deutlich und in aller Klarheit ausgesprochen. Ob es möglich sein wird, eine Trasse durch die FFH- und EU-Vogelschutzgebiete zu bauen, wird gesetzlich geboten in den vorgelagerten Genehmigungsver-

fahren geprüft. Die Verbände haben sich aus diesem Grund auch nicht an der Beauftragung von Anwaltskanzleien mit dieser Frage beteiligt.

Es spricht eine Reihe von Argumenten sowohl für als auch gegen jede der beiden Hauptvarianten der Bündelung mit der A67 und der sogenannten Mark C- (oder „Mannheim direkt“-) Variante. Ohne Verlust an Natur und Landschaft geht es nicht, da man eine Trasse aber nicht durch die Wolken führen kann, wird die Region die eine oder die andere Kröte schlucken müssen. Anliegen von NABU und BUND ist es auch hier, die Trasse so zu optimieren, dass eine Lösung dabei herauskommt, die Mensch und Natur möglichst wenig beeinträchtigt. Und zwar ohne Ansehen dessen, auf wessen Gelände welcher Kommune dies erfolgen wird. NABU und BUND haben Verständnis für Initiativen, die sich gegen eine Trassenführung vor der jeweiligen Haustür wenden. Egal welche Trasse letztendlich gebaut wird, wird es auch hier darauf ankommen, nicht nur „wo“, sondern vor allem auch „wie“ die Trasse gebaut wird. Diese Optimierung muss in jedem Fall erfolgen.

NABU und BUND erwarten von der Bahn, dass sie Möglichkeiten aufzeigt, um die Eingriffe möglichst gering zu halten. Allen Forderungen, eine möglichst lange Strecke im Tunnel zu führen, schließen sich die Verbände gerade in einer Region, die durch Flächenzerschneidungen und

Verkehrstrassen mehr als viele andere betroffen ist, vorbehaltlos an. Die Bahn und der Bund müssen hier Geld in die Hand nehmen, um mehr zu tun, als es den Minimalforderungen etwa des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entspricht.

Das Siedlungsgebiet der Stadt Lorsch und die hier lebenden Menschen müssen weitestgehend geschont werden. Eine Trassenführung zwischen der A67 und dem Stadtgebiet Lorsch lehnen NABU und BUND ab.

Die weitere diskutierte A300-Trasse vereint die Nachteile der Bündelungstrasse (Zerschneidung mitten durch den Wald) und von Mark C (großflächige Beeinträchtigung von Wald und EU-Schutzgebieten). Dazu steht der Zeitvorteil in keinem Verhältnis. Diese Trasse lehnen BUND und NABU ab, außer sie würde von der Bahn auf der gesamten Länge im Tunnel geführt.

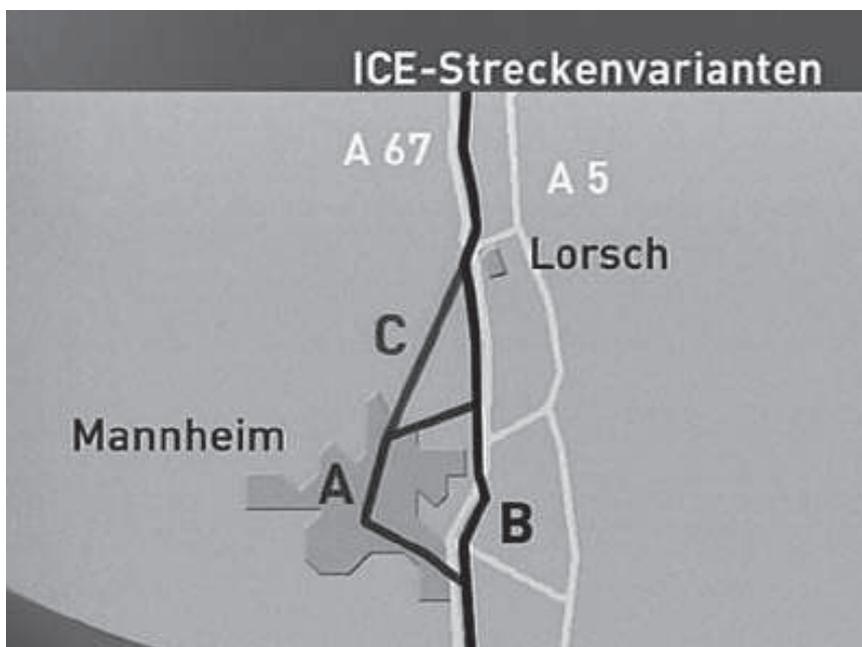
Die Argumente, dass auf der Mark C Trasse mehr landwirtschaftliche Fläche verloren ginge, muss im übrigen differenzierter betrachtet werden. Die Bündelungsvarianten führen zu einem flächenmäßig erheblich größeren Eingriff in den Wald als Mark C, insbesondere dann, wenn die Mark-C-Trasse im gedeckelten Trog geführt würde. Nach geltender Rechtslage sind Waldverluste im Maßstab 1:1 durch Aufforstung auszugleichen. Auf welchen Flächen dies geschehen wird, ist damit zwar nicht von der Lage, aber vom Umfang her bekannt.

Fazit von NABU und BUND

Selbst wenn man geneigt ist, den Wert intakter Natur nur daran zu messen: Die wirtschaftliche Prosperität der Metropolregion Rhein-Neckar hängt wesentlich auch von der Lebensqualität in der Region ab. Für eine natur- und menschenverträgliche Trassenführung eines im Grundsatz umweltfreundlichen Verkehrsmittels treten die Verbände mit Entschiedenheit ein.

Dazu gehören der Verzicht auf prestigeträchtige und auf Dauer teure Lösungen wie eine Konsenstrasse in Darmstadt, die entweder zu teuer ist (Tunnelstrecken) oder Natur, Menschen und Wirtschaft zu sehr belasten. Im Ballungsraum, nahe den Knotenpunkten ist das nicht notwendig. Notwendig ist allerdings, dass die Neubaustrecke so geplant wird, dass die Züge, die auf ihr mehr oder weniger schnell verkehren in einen Integralen Taktverkehr (ITF) passen, damit Umsteigebeziehungen in den Knoten klappen. Hierzu empfehlen wir, den folgenden Bericht von „Pro Bahn & Bus“ zu lesen. Der bestätigt den Verbänden indirekt, dass sie mit dem Konzept „weniger kann mehr sein“ zumindest in Darmstadt recht haben.

Der für ICE-Verhältnisse nicht besonderes schnell erscheinende „Wissenschaftsexpress“, der Stuttgart, Heidelberg, Weinheim, Bensheim, Darmstadt, den Frankfurter Flughafenbahnhof und Hbf verbindet und über Friedberg, Gießen und Marburg, Kassel-Wilhelmshöhe und Göttingen bis Hannover und Hamburg geführt wird bedient somit auch kleinere Oberzentren und bietet umsteigefreie lange Strecken an, so dass die Zugfahrt gut genutzt werden kann. Wer es eilig hat, kann hier im Ballungsraum im nächsten Fernverkehrsknoten in schnellere Züge umsteigen.



Umstrittene Streckenführung auch an der Bergstraße: Mannheim direkt (C) oder gebündelt mit den Autobahnen - der Flächenverbrauch ist groß. In der Skizze ist auch noch die Variante B, der große Bypass Mannheim enthalten, der in der Versenkung verschwand. Gefragt sind Lösungen, die Menschen und Natur weniger belasten.

Der unmenschliche Autoverkehr hat ein wieder einmal ein
Opfer gefordert.
Unser Freund und Mitarbeiter

Bruno Keil

* 8.12.1931

† 22.10.2009

Wir verdanken ihm viel und werden ihn nicht vergessen!

ADFC Darmstadt e.V., „Die Radler Roßdorf“

ADFC Darmstadt erstmals dabei: Tag der Vereine im darmstadtium

DARMSTADT . bw . Es war zwar zeitweise etwas laut, da die Bühne für Darbietungen von Orchestern und Tanzgruppen unmittelbar gegenüber dem ADFC Stand lag. Dennoch kann der Auftritt als Erfolg gewertet werden. Viele der Besucher wussten nur teilweise oder gar nicht über die Fahrradcodierung, das Thema der Präsentation, Bescheid. Mit dem ausgestellten Rad und einem Poster konnten die Vorteile des Systems rasch verdeutlicht werden.

Auch der Beleuchtungsdemonstrator, mit dem moderne Scheinwerfer und Rücklichter im Vergleich gezeigt werden können, fand reges Interesse. Die Position des Standes am Eingang war insofern optimal, als dass fast jeder Besucher der Messe mit über 170 Vereinen daran vorbei musste. Mit etwas mehr ADFC-Aktiven, die beim Aufbau und der Betreuung helfen, könnte es auch das nächste Mal ein Erfolg werden.

Ein schöner Platz im Eingangsbereich des darmstadtiums garantierte dem ADFC Darmstadt reges Interesse an Fahrrad-Codier-Aktion und Liegeradprobefahren



Perücke statt Helm?

bw . Ein Leser der letzten ufb rief uns im Fahrradbüro an und meinte, man könne doch nicht schreiben, dass Autofahrer auch nur Menschen seien. Recht hat er!

Man muss eigentlich schreiben: leider sind Autofahrer auch nur Menschen, wie im Übrigen Radfahrer und Redakteure auch! Der britische Forscher Dr. Ian Walker von der Universität Bath hat 2007 nämlich Untersuchungen zum Abstand beim Überholen von Radfahrern durch Autos angestellt. Er gab mit britischem Humor an, dass bei den Versuchen ein Abstand im Bereich von etwas mehr als 1,3 Metern und etwas weniger als null Meter eingehalten wurde. Letzteres führte in zwei Fällen zu einem Unfall und Verletzungen.

Im Ergebnis fand er heraus, dass man mit größerem Abstand überholt wird, wenn man ...

- a) eine Frau zu sein scheint (Dr. Walker trug eine Langhaarperücke),
- b) dicht am Bordstein fährt,
- c) oder keinen Helm trägt.

Woraus man schließen könnte, dass der zugestandene Abstand von der Einschätzung der Radfahrkünste durch den (meist männlichen) Autofahrer abhängt oder ob es sich bei dem Radfahrer um ein Objekt oder einen Rivalen im Geschlechterverhältnis handelt und nicht so sehr von der Straßenverkehrsordnung oder gar der Sicherheit.

Jetzt aber daraus zu folgern, aus Sicherheitsgründen den Helm besser durch eine Perücke zu ersetzen, wäre etwas daneben gegriffen. Bei den weitestgehend meisten Unfällen zwischen Autos und Radfahrern wurden letztere nicht oder nicht ausreichend wahrgenommen. Da konnte dieser Effekt also nicht aufgetreten sein. Und nicht zuletzt kann man auch ganz ohne Beteiligung eines Anderen einen Unfall haben.

Walker, I. (2007). Drivers overtaking bicyclists: Objective data on the effects of riding position, helmet use, vehicle type and apparent gender. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 417-425.

www.drianwalker.com/overtaking/overtakingprobrief.pdf

Vormerken: Treffpunkt Ruhr 2010



Zur größten ADFC-Tour aller Zeiten in die „Kulturhauptstadt Ruhr.2010“ lädt der ADFC Landesverband Nordrhein-Westfalen ein. Am 18. Juli 2010 wird die A 40 für den Autoverkehr gesperrt. An sieben Auffahrten plant der ADFC Info- und Aktionsflächen. Landes- und bundesweite Sternfahrten sollen ins Ruhrgebiet führen. Erwartet werden 1,5 Millionen Besucher aus dem ganzen Bundesgebiet und möglichst viele ADFC-Gruppen. Mehr Infos gibt es im Internet unter www.adfc-nrw.de.

ADFC Bergstraße: Bei Schüler-Fahrrädern sieht's finster aus

Thomas Bierbaum . Bensheim, kurz nach 7 Uhr an der Geschwister-Scholl-Schule (GSS). An zwei Zufahrtsstellen stehen sechs Aktive vom ADFC Bergstraße und ein GSS-Lehrer und führen einen Licht-Check durch.

Noch vor zwei Jahren war das Ergebnis eine Katastrophe aber die ersten kontrollierten Räder machen den ADFC-Leuten Hoffnung. Manche Räder waren gut gepflegt oder neu, alles in Ordnung.

Doch bei vielen anderen sieht's finster aus: kein Licht, keine Reflektoren und dazu noch dunkle Kleidung - so ist unsere Zukunft "perfekt getarnt".

Das Ergebnis: 123 Fahrräder sind in Ordnung, 90 nicht. Gegenüber den Vorjahren ist also die Quote der unsicheren Fahrräder von 67 und 43 auf 42 Prozent zurückgegangen. Trotz der unermüdlichen Arbeit des Fahrradbeauftragten der GSS Craig Muma, ist das eine Stagnation der Sicherheit aber ein deutlicher Zuwachs der Anzahl derer, die mit dem Rad zur Schule fahren. Noch dazu ist momentan ein Teil der Schüler in andere Gebäude verlagert, deren Räder



ADFC Rüsselsheim e. V.

Kennzeichnung einer unechten Sackgasse (links: K. Filler, Tiefbauamt; rechts: M. Schuller, ADFC Rüsselsheim)

Freie Fahrt für Radler

RÜSSELSHEIM . Mario Schuller . Mit Inkrafttreten der Novellierung zur Straßenverkehrsordnung am 01. September 2009 wurde neben einigen anderen Verkehrszeichen auch ein Zeichen eingeführt, das die Durchlässigkeit von Sackgassen für Radfahrer und Fußgänger anzeigt. In Rüsselsheim gibt es einige dieser sogenannten unechten Sackgassen. Um diese entsprechend zu kennzeichnen und der Stadt Rüsselsheim Kosten für die Ersatzbeschaffung dieser Verkehrszeichen zu ersparen, hat der ADFC Rüsselsheim der Stadt kostenfrei entsprechende Aufkleber zur Verfügung gestellt. Mit Hilfe dieser Aufkleber werden nun nach und nach die Sackgassen-Schilder gekennzeichnet, in deren weiteren Verlauf es für Radfahrer und Fußgänger weitergeht. So können Radfahrer und Fußgänger erkennen, dass die jeweilige Sackgasse für sie gar keine Sackgasse ist, was auch zur Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr beiträgt.

der konnten nicht kontrolliert werden.

Ziel der Aktion war es, die Schüler darauf aufmerksam zu machen, dass jeder, der bei Dunkelheit ohne Beleuchtung fährt, besonders sich aber auch andere Verkehrsteilnehmer enorm gefährdet.

Freuen konnten sich die Radler, die mit funktionierendem Licht unterwegs wa-

ren: Sie bekamen eine Brezel als Belohnung geschenkt. "Unterbelichtete" erhielten einen Mängelbericht für die Eltern, in dem die fehlerhafte Ausrüstung des Rades dokumentiert wurde. Die Prüfer appellierten an alle Eltern: Sorgen Sie dafür, dass ihre Kinder mit intakter Lichtanlage fahren, damit sie sicher ankommen.



Petra Degenhardt

Die „ADFC-Lichtchecker“ T. Bierbaum und K. Peterson nach der Kontrolle eines vorbildlich ausgerüsteten Rades. Gleich dahinter kommt die Ernüchterung – BMX ohne alles.

ADFC Bergstraße: Einladung zur Mitgliederversammlung

Alle Mitglieder des ADFC Bergstraße sind hiermit herzlich zur Mitgliederversammlung eingeladen. Die Versammlung findet am Mittwoch den 17. Februar 2010 um 19:30 Uhr im Nebenraum des Restaurants Präsenzhof, in der Bensheimer Bahnhofstraße statt.

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung
2. Bericht des Vorstands über die Aktivitäten 2009
3. Bericht des Kassenwarts
4. Wahl der Delegierten zur Landesversammlung 25.09.2010 in Gießen
5. Behandlung von Anträgen
6. Verschiedenes

Anträge an die Versammlung können bis zum 17.02.2010 gestellt werden. Wir bitten Euch, recht zahlreich an der Versammlung teilzunehmen.

Erste Radverkehrsschau in Bensheim

Thomas Bierbaum . Mitte September wurde in Bensheim erstmals zur gesetzlich vorgeschriebenen Verkehrsschau zusätzlich eine Radverkehrsschau durchgeführt.

Der ADFC begrüßt die Radverkehrsschau, vor allem weil sie für die Planenden und Entscheidung treffenden Gremien ein gutes Mittel ist, die Probleme und Interessen des Radverkehrs in Bensheim besser zu erkennen. Wie Bürgermeister Herrmann zusicherte, soll die Radverkehrsschau zu einer festen, zweijährigen Veranstaltung in Bensheim werden.

Sechs der acht Teilnehmer kamen – trotz des unsicheren Wetters – auch wirklich mit dem Fahrrad. So wurde gewährleistet, dass die verschiedenen Problempunkte auch aus der richtigen Perspektive gesehen wurden.

Teilnehmer waren die Experten von ASV, Polizei, Straßenverkehrsbehörde (STVB), KMB. Vertreter des ADFC waren Petra Degenhardt und Thomas Bierbaum. Viele notwendige Änderungen bei der Radwegbeschilderung, Absenkung von Bordsteinkanten, Umlaufsperrern, Unebenheiten auf Radwegen wurden vor Ort begutachtet und per Foto und/oder Diktiergerät dokumentiert. Manche Entscheidung zur Verbesserung konnte nach kurzer Diskussion ad hoc getroffen werden. Da wurde zwischendurch auch mal schnell die Fahrbahnbreite ausgemessen. Andere Themen bedürfen einer ausführlichen Planung.

Auch die Erreichbarkeit des Industriegebietes Stubenwald wurde ausführlich diskutiert. Für Radfahrer gibt es aktuell nur zwei Möglichkeiten z.B. zu ihrem Arbeitsplatz oder den Freizeiteinrichtungen in diesem Stadtgebiet zu gelangen: Die enge und stark befahrene Robert-Bosch-Straße oder von Norden über einen Wirtschaftsweg mit sehr schlechter Oberflächenbeschaffenheit. Über den Kreuzungsbereich Wormser Straße in Höhe der Fast Food-Kette McDonald's können Radfahrer leider nicht nutzen, da dies eine Kraftfahrstraße ist. Viele – auch ungewöhnliche – Vorschläge und Szenarien kamen zur Sprache. Leider ohne sinnvolles Ergebnis.

Einer der großen Punkte sind die derzeit vorhandenen Zweirichtungsradwege in der Fehlheimer- und Promenadenstraße. Eine schlechte Lösung aus der Vergangenheit. Für eine umfassende Neuplanung sollen im nächsten Haushalt Gelder eingestellt werden.

Man glaubt es kaum aber während der 5 Stunden dauernden Radverkehrsschau wurden 25 (in Worten:

move

Lauf-Rad-Laden

Gärtner & Kratz GbR

Gerbergasse 14

64625 Bensheim

Fon 06251 5807-27

Fax 06251 5807-28

www.move-bensheim.de
info@move-bensheim.de

fünfundzwanzig) Kilometer innerhalb Bensheims mit dem Rad zurückgelegt und etwa die Hälfte der 60 Punkte aus der ADFC Mängelliste in Augenschein genommen.

Einige der erforderlichen Verbesserungen sollen bereits bis Jahresende umgesetzt werden.



Einige der Teilnehmer der ersten Radverkehrsschau in der Diskussion vor Ort. v.l.n.r.: G. Weigold (ASV Bhm.), P. Bitsch (Polizeidirektion Bergstr.), T. Bierbaum (ADFC Bergstr.), S. Köhler und H. Glanzner (beide StVB Bhm.), U. Hetjens (StVB Bergstr.)

HEAG mobilo: Kundenzufriedenheit über Branchendurchschnitt

Verkehrsunternehmen präsentiert Ergebnisse des ÖPNV-Kundenbarometers

DARMSTADT. uds . Knapp 97 Prozent der Fahrgäste wollen laut einer aktuellen Umfrage bei Bedarf Busse und Bahnen der HEAG mobilo wieder nutzen. Im Vergleich zum ÖPNV-Branchendurchschnitt liegt die HEAG mobilo damit bei der Globalzufriedenheit deutlich über dem Durchschnitt. Im Auftrag von 30 deutschen Verkehrsunternehmen und -verbänden hatte das Meinungsforschungsinstitut TNS Infratest Fahrgäste befragt. Für das repräsentative ÖPNV-Kundenbarometer waren von März bis Mai dieses Jahres 500 HEAG mobilo Kunden in Darmstadt und Umland per Telefon gebeten worden, das Verkehrsunternehmen und seine Leistungen zu beurteilen.

Treue Stammkunden

Sechs von zehn Kunden gaben an, eher nicht auf andere Verkehrsmittel umsteigen zu wollen – selbst wenn sie Alternativen hätten. Rund 70 Prozent würden den ÖPNV zudem an Freunde und Bekannte weiterempfehlen. Matthias Kalbfuss, Vorsitzender der Geschäftsführung HEAG mobilo, sieht das Kundenbarometer als ein ausgezeichnetes Instrument zur Analyse der eigenen Angebotsqualität: „Wir haben uns in diesem Jahr an der regelmäßigen Befragung beteiligt, um künftig unsere Dienstleistungen noch besser an den Interessen der Kunden ausrichten zu können.“ Die HEAG mobilo hat den Anspruch, Referenzunternehmen in der Branche zu sein. „Wie bereits im Vorjahr haben wir auch 2008 Best-Practice-Werte unserer Branche erreicht. Der Umfragevergleich mit anderen Verkehrsunternehmen zeigt uns jedoch, wo wir noch besser werden können“, so Kalbfuss.

Fahrgastzahlen weiter gestiegen

Die positive Meinung der Fahrgäste spiegelt sich auch in den Beförderungszahlen wieder. Nach vorläufigen Unternehmenszahlen stieg die Anzahl der Fahrgäste im ersten Halbjahr 2009 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um knapp ein Prozent auf rund 18 Millionen, so dass die Gesamtzahl von 2008 von 35,8 Millionen Fahrgästen vermutlich Ende des Jahres übertroffen wird. „Damit setzt sich die positive Entwicklung der vergangenen Jahre

fort“, unterstreicht Kalbfuss.

Ausbau der Servicequalität

Gut schnitten in der Umfrage des Weiteren die Schnelligkeit der Beförderung sowie das Linien- und Streckennetz ab. Nach Einschätzung von Karl-Heinz Holub, Geschäftsführer der HEAG mobilo, zahlen sich hier die Investitionen in die Streckenerweiterung und in die Beschleunigungsmaßnahmen der vergangenen Jahre aus: „Dank der Vorrangschaltung erreichen wir bei den Bahnen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 21,4 km / h - zum Vergleich: Eine U-Bahn fährt im Schnitt nur 22 km / h! Ein Wert, auf den wir stolz sein können.“ Positiv seien auch die beiden neuen Streckenabschnitte in Alsbach-Hähnlein und Arheilgen zu bewerten, sie würden von der Bevölkerung gut angenommen und der Betrieb laufe reibungslos.

Als „eher schlecht“ wurden dagegen die Merkmale „Taktfrequenz“ sowie „Anschlüsse“ beurteilt. „An diesen Punkten zeigt sich Diskussionsbedarf“, betont Kalbfuss. „Inwieweit hier Änderungen im integrierten Taktfahrplan möglich sind, werden wir mit unseren Aufgabenträgern, der Stadt Darmstadt und der DADINA, erörtern.“

Informationspolitik stärken

Im Vergleich mit den anderen befragten Verkehrsunternehmen hat sich die HEAG mobilo bei der Frage nach der Zufriedenheit mit den Informationen im Fahrzeug im vorderen Drittel platziert. Das neu gestaltete Kundenzentrum, die RMV-Mobilitätszentrale und die Fahrplaninformation zu Hause erhielten ebenfalls eine „gute“ bzw. „eher gute“ Bewertung. Kritisiert wurde hingegen die Informationspolitik bei Störungen und Verspätungen. Auch die Informationen zur Orientierung an den Haltestellen sowie die Fahrplanaushänge wollen die Fahrgäste verbessert wissen.

„In den vergangenen Jahren haben wir umfassend in unser Verkehrsmanagementsystem investiert und die technischen Voraussetzungen für eine schnelle und umfassende Kundeninformation geschaffen. Diese Technik müssen wir künftig noch besser nutzen“, stellt Holub fest. Ein weiterer

Ausbau der Fahrgastinformation ist bereits geplant. So wird die HEAG mobilo in einem Pilotprojekt neue, in Haltestellenpaddel integrierte dynamische Fahrgastinformationsanzeiger testen. Des Weiteren sollen Informationstafeln auch in öffentlichen Räumen wie zum Beispiel im Hauptbahnhofsgebäude, dem HEAG mobilo Kundenzentrum und der RMV-Mobilitätszentrale installiert werden. Auf den Displays gibt es dann sowohl die aktuellen Abfahrten als auch Informationen zu Verspätungen sowie Hinweise zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge.

Dauerhafte Kundenbindung

Für Kalbfuss steht schon jetzt fest, dass sich der Mobilitätsdienstleister auch im kommenden Jahr wieder am ÖPNV-Kundenbarometer beteiligt. „Die Umfrageergebnisse sind ein guter Indikator, um festzustellen, ob unsere Maßnahmen bei den Kunden ankommen und wo wir noch besser werden können.“

Handlungsbedarf sieht Holub zudem aufgrund der Umfrageergebnisse bei den Punkten Sicherheit – vor allem abends – an den Haltestellen, Sauberkeit in den Fahrzeugen sowie Freundlichkeit des Fahrpersonals. „Mit diesen Themen werden wir uns intensiv auseinandersetzen und geeignete Maßnahmen ergreifen. Die Installation von Kameras in den Straßenbahnbeiwagen, der Bau einer zusätzlichen Straßenbahn-Waschanlage und die Einführung von Dienstkleidung sind gute Beispiele für die Verbesserungen, die wir in den vergangenen Jahren initiiert haben“, so Holub.

2010: Ziel Nachhaltigkeit

Von besonderem Gewicht ist für Kalbfuss das Thema Nachhaltigkeit. Laut der Studie bewerten die Fahrgäste die Aktivitäten der HEAG mobilo zur Umweltschonung bereits positiv. Für 2010 plant die HEAG mobilo eine Intensivierung der Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit, sowohl im Linienbetrieb als auch in anderen Unternehmensbereichen. Als erstes Verkehrsunternehmen in Deutschland hatte die HEAG mobilo im Januar 2008 ihre komplette Fahrstromversorgung auf Ökostrom umgestellt, ab Januar 2010 will das Darmstädter Unternehmen

Fortsetzung: Ergebnisse Kundenbarometer

seinen gesamten Energiebedarf aus klimaneutralem Ökostrom beziehen. 2009 wurden zudem die Gebäude am Betriebshof Böllenfalltor energetisch saniert. Um den Feinstaub-Ausstoß zu senken, erhielten sämtliche Busse

außerdem einen Rußfilter.

Als nächsten Schritt will die HEAG mobilo sich an der Initiative der Bundesregierung zur Elektro-Mobilität beteiligen und Hybrid-Busse testen: „Mit unserem Engagement für diese

moderne Antriebstechnologie wollen wir im Sinne der Nachhaltigkeit Verantwortung für die Region zeigen und ein weiteres Zeichen für eine umweltverträgliche Mobilität setzen“, betonen Kalbfuss und Holub.

Chance für regelspurige Stadt-Land-Bahn nach Groß-Zimmern

DARMSTADT- DIEBURG (uds). Nachdem der bisherige Dezernent für Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) der Stadt Darmstadt in einer Magistratsvorlage mehr Nachteile als Vorteile für die Reaktivierung der schmalspurigen Straßenbahn zwischen Schloss und Ostbahnhof erkannt hat, fordert der Verkehrsclub Deutschland die „vorurteilsfreie Prüfung“ aller möglichen Varianten.

Hierzu zählt nach Ansicht des umweltbewussten Verkehrsclubs auch eine „Stadt-Land-Bahn“. Diese soll von Groß-Zimmern über Gundernhausen und Roßdorf auf der freigehaltenen Trasse über das Bessunger Forsthaus in den Darmstädter Ostbahnhof und weiter in die Innenstadt führen. Das besondere am VCD-Vorschlag: Es soll nicht eine meterspurige Straßenbahn

werden, sondern eine normalspurige „Stadt-Land-Bahn“.

Von dieser Lösung verspricht sich der VCD einige große Vorteile: Statt einer teuren Querung von Odenwaldbahn und B 26 mittels Brücke oder Unterführung vereinigen sich die Gleise der Stadt-Land-Bahn aus Roßdorf kommend im Ostbahnhof mit der Odenwaldbahn. Die vorhandenen Bahnsteige könnten genutzt werden. Dann werden die Stadt-Land-Bahn-Gleise ausgefädelt und führen regelspurig zum Schloss, und ab Schloss weiter als Dreischienengleis zum Hauptbahnhof. Um die Kosten gering zu halten, erfolgt der Betrieb mit Ausnahme der kurzen, gemeinsamen Nutzung der Odenwaldgleise als normalspurige Straßenbahn, die die aufwendige Eisenbahn-Signali-

sierung weitgehend vermeidet. Ob die Stadt-Land-Bahn elektrisch oder dieselbetrieben fährt oder mit Hybridfahrzeugen – in jedem Fall wird ein leistungsfähiges Schienennahverkehrssystem im Korridor Groß-Zimmern –Darmstadt installiert.

Das Stadt-Land-Bahn-System ist nach Ansicht des VCD offen für sinnvolle Erweiterungen. So wäre es möglich, durchgehende Züge auch von Groß-Zimmern über Darmstadt Nord nach Frankfurt zu fahren und mit entsprechenden, kurvengängigen Fahrzeugen auch die Odenwaldbahn von Eberbach über den Luisenplatz zum Hauptbahnhof zu führen. Vergleichbare Lösungen in Bezug auf die Stromsysteme und Hybridantrieb gibt es in Kassel mit der RegioTram. Die Lösung mit dem Dreischienengleis kann in Zwickau besichtigt werden.

Kommentar zur Verkehrsplanung, speziell der Bahn in Hessen

von Christian Behrendt

Der Frankfurter Flughafen wird ausgebaut – aber kommt man aus Mittelhessen, von der Bergstraße oder aus dem Kinzigtal „landseitig“ per Direktzug dorthin? Nein? Seit Jahren verstauben hoffnungsvolle Ansätze in den Schubladen, dämmert das vom RMV visionierte RE-X-Achsenkreuz in landespolitischer Agonie. Wo bleibt die Wallauer Spange? Wo der Ausbau des Großknotens Frankfurt zwischen Stadion und Hanau?

Die A 5 ist knallvoll, an der A 49 rollen die Bagger – doch auf der parallelen Main-Weser-Bahn wird das ohnehin spärliche Angebot schneller Züge systematisch zerrupft, droht gar die Streichung des von der DB ungeliebten Produktes „IC“.

Ebenso unerfreulich ist die Hängepartie in Darmstadt. Das Raumordnungsverfahren ist längst abgeschlossen, die erste Planfeststellung läuft. Doch wirklich entschieden

ist nichts. Es droht ein peinlicher Torso wie der südlich von Erfurt. Wer Forderungen an andere stellt, über die örtlichen Konsequenzen dieser Forderungen aber lautstark meckert, verliert jede Glaubwürdigkeit.

Bahnkunden und umsteigewillige Autofahrer erwarten klare Verhältnisse – in Darmstadt, aber auch anderswo in Hessen.

Aus Wiesbadener Regierungssicht war die Welt bisher recht bequem: In Berlin saßen die Falschen am Tisch, blockierten hessische Projekte, waren die Bösen. Nun, nach der Bundestagswahl, besteht die Option auf das, was die Kanzlerin einst „Durchregieren“ nannte. Doch was hat Hessen auf Bundesebene bisher ÖV-konzeptionell eingebracht?

Die Hessische Landesregierung darf sich gerade jetzt keine offene Flanke gegenüber Berlin erlauben. Denn auch und gerade unter Parteifreunden wird

mit harten Bandagen gekämpft, wenn es um knappe Bundesgelder geht.

Das Landesministerium unter Dieter Posch (FDP) und Steffen Saebisch muss in zentralen Fragen der Schienenverkehrspolitik jetzt eine Führungsrolle übernehmen. Integraler Takt, Fernverkehrserreichbarkeit und komplexe Knotenausbauten kann man nicht „mal eben“ auf jene Verkehrsverbände abwälzen, die man finanziell knapp hält.

Auf Bundesebene werden in zentralen Fragen der Schienennetzentwicklung noch in diesem Jahr die Weichen gestellt. Es wird höchste Zeit, dass in Berlin hessische Schienenverkehrsbelange endlich mit dem nötigen Nachdruck vertreten werden. Mit einer Initiative gar zur Bereinigung des Tarifschungels wären sogar bundesweit Lorbeeren zu ernten. Nur Mut!

ICE-Anbindung Darmstadt: Ohne Integralen Takt geht gar nichts

Gastbeitrag von Christian Behrendt, Pro Bahn & Bus, ARGE Bahndreieck Spessart

Position von Pro Bahn & Bus

Die räumliche und zeitliche Verknüpfung von Fern-, Regional- und Nahverkehr macht einzig und allein im Darmstädter Hauptbahnhof Sinn! Eine Auskopplung der zusätzlich gewünschten ICE-Halte in Gestalt eines „Westbahnhofes“ auf der Grünen Wiese ist indiskutabel weil kontraproduktiv: Zubringerfahrten aus dem Umland würden aufs Auto abwandern.

Zur Verbesserung der Einbindung von Darmstadt in das künftige Fernzugnetz sind zwei zentrale Bausteine umzusetzen:

1. Die Aufwertung heutiger IC-Züge zu einem stündlichen „Wissenschafts-Express“ mit Gültigkeit aller Verbundfahrkarten

2. Eine Neukonzeption der stündlichen ICE-Linie Hamburg - Basel

Einbindung von Darmstadt in den „Wissenschafts-Express“

Kern aller Überlegungen darf nicht die prestige-orientierte Fixierung auf „irgendwelche“ ICE-Halte „irgendwo“ auf Darmstädter Gemarkung sein. Ausgangspunkt hat vielmehr ein überzeugendes Fahrplankonzept zur optimierten Verbindung und Erschließung in ganz Hessen zu sein – von Kassel im Norden über Mittelhessen und Rhein-Main bis hinunter zur Bergstraße.

Mit der „Drehung“ der IC-Zeitlage um 30 Minuten zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 wird die bisher gewohnte wechselseitige Ergänzung von IC und RE auf der Main-Weser-Bahn von Kassel über Gießen nach Frankfurt/M aufgebrochen. Der entstehende 30/90-Minuten-Stolper„takt“ ist völlig unakzeptabel. Er verschärft den bekannten Konflikt durch unterschiedliche Tarife nochmals und erschwert die Anschlussbildung bei Zug und Bus.

Ein echtes Zukunftskonzept auf dieser zentralen hessischen Fernverkehrsachse kann nur in einem stündlichen Angebot schneller Züge mit Fernverkehrsstandard bestehen, die tariflich in die drei Verbünde und fahrplantechnisch in die örtlichen Anschlussknoten integriert sind. (RMV-Fahrkarten sollen also ohne Aufschlag in diesem „Wissenschafts-Express“ gelten.)

Zu fordern ist ein echter: „Wissenschafts-Express“, an dessen Laufweg die Universitäts- und (Fach-)Hochschulstädte sich perlschnurartig reihen: Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt/M – Flughafen – Darmstadt – Heidelberg und weiter Richtung Stuttgart bzw. Karlsruhe.

Mit der anstehenden Ablösung der heutigen lokbespannten IC-Züge durch ICE-Triebzüge besteht erstmals die Möglichkeit, über den Einsatz der Neigetechnik gezielte Fahrzeitverkürzungen zu realisieren.

Optimierte Anschlüsse innerhalb eines künftigen ICE-Fernverkehrsnetzes muss es primär in Kassel und Frankfurt/M geben. Zugleich sind die Zeitlagen in Gießen, Friedberg und Darmstadt weitgehend gebunden. Auffällig ist hierbei die relativ gedehnte ITF-Kantenfahrzeit zwischen Frankfurt/M Hbf und Darmstadt von fast einer halben Stunde. Ziel sollte es demnach sein, bestimmte „Überschusszeiten“ nicht einfach in Frankfurt/M Hbf „abzustehen“, sondern wesentlich sinnvoller zu nutzen.

Pro Bahn & Bus schlägt daher vor, die künftige ICE-Linie auf Main-Weser- und Main-Neckar-Bahn zusätzlich über den Frankfurter Flughafen zu führen! Damit würden sowohl für Nord- und Mittelhessen als auch für die Bergstraße und Heidelberg stündliche, umsteigefreie und verbundbenutzbare Schnellverbindungen zum Flughafen entstehen.

Vorteil eines solchen Konzeptes zur Flughafeneinbindung ist, dass im Gegensatz zu bisherigen „Shuttlezug“-Überlegungen dabei von der Nutzung bestehender Zugleistungen ausgegangen wird. Dies senkt ganz wesentlich die Kosten, wertet vorhandene Angebote auf und vermeidet lästige Umsteigevorgänge.

Voraussetzung für die Realisierung ist die Einplanung einer solchen Nord-Süd-Linie in die künftige Gleisinfrastruktur des Dipols „Flughafen - Frankfurt/M Hauptbahnhof“:

Während im Ostkopf des Flughafen-Fernbahnhofes bereits heute das Gleisbild für ein notwendige „Kopfmachen“ vorbereitet ist, muss beim Umbau des Frankfurter Hauptbahnhofes die Durchbindung von der Main-Weser-Bahn über Station zum Flughafen-Fernbahnhof zusätzlich berücksichtigt werden.

Voraussetzung ist ferner, dass diese aus Mittelhessen immer wieder geforderte ICE-Linie zwingend in die Verbundtarife des Nordhessischen Verkehrsverbundes, des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar integriert wird.

Darmstadt bildet im Zuge dieser ICE-Linie heute und in Zukunft einen Integralen Taktnoten zur Minute 30. So wird garantiert, dass die verbesserte Fernverkehrsmobilität auch tatsächlich einen Nutzen für die Region zeitigen, statt beim nochmaligen Umsteigen auf die „Straßenbahn am Westbahnhof“ wirkungslos zu verpuffen.

Einbindung von Darmstadt in die stündliche ICE-Linie Hamburg - Basel

Wegen der klaren Knotenzeitvorgabe in Darmstadt kommt eine Einbindung in das heutige ICE-Linienbündel des benachbarten 30er-Knotens in Mannheim nicht in Frage. Vielmehr kann nur eine ICE-Linie des künftigen 00-Knotens Mannheim diese Funktion übernehmen. Hierbei bietet sich die heutige Linie Hamburg – Kassel – Basel an, die im Abschnitt Hamburg – Frankfurt/M durch ihren Zeitversatz bereits heute eine Verdichtungsfunktion gegenüber dem dortigen ICE-Hauptbündel wahrnimmt.

Nach einem späteren Ausbau des Kinzigtalkorridors wird es möglich, die Zeitlage dieser ICE-Linie nördlich von Mannheim deutlich anzupassen sowie die Fahrzeiten zu verkürzen. Unter Auslassung der bereits anderweitig gut bedienten Halte in Göttingen, Fulda und Hanau entstünde so eine echte Nord-Süd-Sprinterlinie im Stunden-takt. In Kassel gäbe es zur Minute 00 eine optimale Verknüpfung mit dem „Wissenschafts-Express“ der Main-Weser-Bahn, zugleich würde damit

die heutige Angebotsdichte für Göttingen garantiert. Durch Fahrzeitkürzungen im Kinzigtalkorridor erreicht der ICE-„Sprinter“ Frankfurt/M so zeitig, dass der geringfügige Umweg über Darmstadt bis zum folgenden Systemknoten in Mannheim wieder aufgeholt werden kann. Das bestätigt im Übrigen die Position der Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart, die die Projektkette „Erfurt – Fulda – Großknoten Frankfurt – Mannheim“ stets als funktionale Einheit gesehen hat.

Verkehrlicher Sinn des neuen Systemhaltes in Darmstadt ist es, die attraktiv kurzen ICE-Fahrzeiten im Nordabschnitt Hamburg – Rhein-Main verlustarm an den „Wissenschafts-Express“ in Richtung Bergstraße – Heidelberg (Karlsruhe / Stuttgart) sowie die Region rund um Darmstadt weiterzugeben. Zugleich wird der 30er-Knoten Darmstadt mit dem künftigen 00-Teilnoten Mannheim in unter 20 Minuten verbunden. Damit erhält nicht nur Darmstadt, sondern auch der Raum Dieburg / Aschaffenburg erstmals schnelle ICE-Direktverbindungen in Richtung Karlsruhe – Freiburg – Basel.

Voraussetzung zur Umsetzung dieses zweiten Bausteins ist die südliche Anbindung von Darmstadt an die NBS. Angesichts einer niedrigen Zugdichte (ein ICE je Stunde und Richtung) sowie geringer Geschwindigkeiten im Bereich der Eschollbrücker Straße kann die bauliche Umsetzung deutlich sparsamer als bei einer „Vollanbindung“ für 250 km/h erfolgen.

Konsequenzen für Knoten Darmstadt Hbf

Die Herstellung optimaler Umsteigemöglichkeiten im Darmstädter Hauptbahnhof um die Knotenminute 30 setzt mittelfristig die Einbindung folgender, mindestens stündlich verkehrender Zuglinien voraus:

- Main-Weser-ICE-T Hamburg - Gießen - Heidelberg: 2 Züge
- „Sprinter“-ICE Hamburg – Basel: 2 Züge
- RB 65 Odenwaldbahn: 1 Zug
- RB Pfungstadt – Darmstadt: 1 Zug
- SE 60 Frankfurt/M - Darmstadt – Heidelberg: 2 Züge
- RB 75 Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg: 2 Züge (K)
- S 6 Friedberg – Darmstadt: 1 Zug (K)

Summe: 11 Züge gleichzeitig im Darmstädter Hauptbahnhof



Da der Darmstädter Hauptbahnhof gegenwärtig nur 10 „echte“ Bahnsteigkanten aufweist, wird deutlich: Die gewünschte Knotenfunktion ist ohne Eingriffe in das Gleisbild und den Bau zusätzlicher Bahnsteiganlagen kaum realisierbar.

Ziel hierbei muss es sein, die anspruchsvolle Betriebsabwicklung kurz vor und nach der Knotenminute 30 so reibungsarm wie nur möglich zu gestalten. Insbesondere die vier Fernverkehrszüge müssen möglichst unabhängig voneinander und von den übrigen Zügen ein- und ausfahren können, um die Aufenthalts- und Korrespondenzzeiten im zeitsensiblen Fernverkehr zu minimieren.

Nutzen für Darmstadt und Region

Stadt und Umland werden mit vier verschiedenen Fernverkehrsachsen optimal im Stundentakt vernetzt. Dieses Angebotsgerüst beruht ausschließlich auf bereits heute verkehrenden Zuglinien, die gezielt weiter entwickelt werden können. Der Flughafen wird hierbei voll integriert, neue Direktverbindungen werden ge-

schaffen. Der Darmstädter Hauptbahnhof wird in seiner Rolle als Verkehrsdrehscheibe nachhaltig gestärkt. Darmstadt und Aschaffenburg ergänzen sich gegenseitig in Bezug auf die Vernetzung ihrer verbindenden Regionalverkehrsachse mit den jeweiligen ICE-Angeboten Richtung Mannheim – Basel bzw. Nürnberg – München. Durch die ebenso attraktiven wie kostengünstig realisierbaren Fernzugangebote bleiben genügend Finanzmittel zur Aufwertung und Verdichtung des Regionalzugangebotes übrig, statt in fragwürdigen „Shuttle-“, oder „IC-Ersatz-Verkehren“ zu versickern.



Naturheilpraxis Wittstadt

Michael Wittstadt	Bowen Therapie
Heilpraktiker	Kräuterheilkunde
Heidelberger Landstraße 224 b	Ausleitungsverfahren
64297 Darmstadt-Eberstadt	

Weitere Infos bei Heilpraktiker Michael Wittstadt unter:
Tel.: 06151-4924430 oder Email: m.wittstadt@naturheilpraxis-wittstadt.de

Der VCD meint...

Die Planungsgeschichte der Neubaustrecke (NBS) Frankfurt/M – Mannheim würde eine ganze umweltfairbund füllen.

Wesentliche Ereignisse in letzter Zeit waren:

20.03.2009: OB Walter Hoffmann (SPD) rückt mit Blick auf die Zusatzkosten von über 100 Mio Euro von der bislang vertretenen „Bypass“-Lösung ab, favorisiert einen ICE-Halt „Westbahnhof“ an der autobahnnahen Haupttrasse – und erntet dafür heftige Kritik.

23.03.2009: Der Presseclub Darmstadt veranstaltet im „Alten Schalthaus“ unter dem Titel „Fährt der ICE nun doch vorbei?“ eine mit 200 Teilnehmern gut besuchte Podiumsdiskussion zum ICE-Halt.

25.05.2009: Offenlegung der Planfeststellungsunterlagen für den ersten, 8 km kurzen Abschnitt zwischen Frankfurt Stadion und der Kreisgrenze Groß-Gerau / Darmstadt-Dieburg.

04.09.2009: Die IHK Darmstadt beschließt ein neues, 24-seitiges Positionspapier, in dem zwar der Wert des Hauptbahnhofes als zentraler Umsteigeknoten betont, dennoch zusätzlich ein separater ICE-Bahnhof an der A5 statt einer Südanbindung des Hauptbahnhofes gefordert wird.

Mitte September 2009: Die DB lehnt eine Vollenbindung, also die alleinige Führung der NBS über den Darmstädter Hauptbahnhof ab, wie sie bislang von Stadt, Umland und Land Hessen favorisiert wurde. OB Hoffmann nannte als Ziel eine „politische Entscheidung bis Ende des Jahres“.

22.09.2009: Der scheidende ÖV-Stadtrat Klaus Feuchtinger (GRÜNE) benennt die Zusatzkosten für eine verbesserte Straßenbahnanbindung eines ICE-Außenbahnhofes mit ca. 2 Mio Euro pro Jahr, weist auf betriebliche Probleme hin und stellt den „Westbahnhof“ als ICE-Halt generell in Frage.

ÖKO logischer WEIN handel

Hans-Jürgen Montag

Georg-Spengler Str. 23
 64291 Darmstadt-Arheilgen
 Fon: 06151 - 37 37 84
 Fax: 06151 - 352 80 68
 montag@oekowein-rheinmain.de
 www.oekowein-rheinmain.de



Ich berate Sie gerne zu allen Fragen
 rund um den Wein.

Öffnungszeiten Freitags 15.00 bis 19.00 Uhr
 oder nach Vereinbarung. **Auslieferungen** jeden
 Freitag und Samstag.

Regelmäßig **Weinproben**, auch bei Ihnen.
 Beratung und Begleitung Ihrer Feiern
 oder Veranstaltungen.

Wein und Sekt in Kommission.
 Weinliste als Katalog oder als Datei anfordern.
 Probeflaschen liefern wir Ihnen frachtfrei aus.
 Ca. 1000 Ökoweine von 100 Winzern aus 12 Ländern.

**Termine für Weinproben in 2010 finden Sie
 ab Mitte Januar auf**
 www.oekowein-rheinmain.de

Gutscheine für Wein, Sekt oder Weinproben stelle ich
 Ihnen gerne aus.

Zur Beratung rufen Sie mich bitte an,
 gerne auch abends bis 22 Uhr und samstags
 Telefon 06151 . 373784

Mittendrin. Wenn es um junge Talente geht.



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

Leitungswasser in Quellwasserqualität Besserer Geschmack – Aqua blue wertet die Qualität von Leitungswasser auf

Wasservitalisierungs-Unternehmer Thomas Löhnert zeigt überraschend klar und schmackhaft, wie ein kleines Gerät für fließend Wohlbefinden sorgen kann. Er füllt zwei Gläser mit Wasser und zwei weitere Gläser mit Zitronensaft.



Thomas Löhnert, der die Erfindung seines Vaters in einer kleinen Manufaktur im Fränkischen Gunzenhausen fortführt.

Je eines davon deponiert er auf einem kleinen kompakten Kästchen, die beiden anderen bleiben deutlich abseits stehen. Wir nehmen an einer kleinen Lektion in Wasserwissenschaft teil und erfahren, dass bei der Beurteilung der Wasserqualität nicht nur Chemie, sondern auch Physik eine Rolle spielt. Spezielle Schwingungen verändern die Strukturen des Wassers, vereinfacht gesagt die Anordnung der H₂O-Moleküle und erwirken dadurch völlig andere Eigenschaften. Jenes stille Kästchen dort (es summt nicht, leuchtet nicht und hängt nicht an der Steckdose) gibt an das Wasser permanent die Schwingung von Quellwasser ab und

baut, um es wiederum vereinfacht zu sagen, unser, im langen Marsch durch die Leitungen denaturiertes Wasser, in seine ursprüngliche Qualität um. Thomas Löhnert kommt zur Verkostung der Theorie: Wir nehmen einen Schluck vom unveränderten Wasser und danach einen vom „beschwingten“. Und noch einen, noch zwei, denn das kann doch nicht sein: Das Wasser, das ein paar Minuten auf dem Aqua blue®-Gerät verbracht hat, schmeckt deutlich weicher, frischer, besser. Eklatanter noch ist der Vergleich der zwei Zitronensaftproben – die eine bittersauer, die andere frisch und rein. Wir haben etwas gelernt: Es gibt Dinge, die man ausprobieren muss. **Einfach ausprobieren.**



Aqua blue® verbessert die Wasserqualität ohne Strom, Chemie oder magnetische Wirkung. Das System ist für Wohnungen, Ein- und Mehrfamilienhäuser, Betriebe, Hotels und Pools geeignet. Die Montage ist einfach, das Gerät arbeitet wartungsfrei.

Probiert haben bereits eine Menge Leute das Aqua blue- System im privaten und gewerblichen Einsatz.

Die Firma Löhnert hat eine dicke Mappe voll Fanpost, es sind Hoteliers, kulinarische Handwerker, Schönheitsprofis, Sportler und viele Familien dabei – und ein Husky, der jetzt endlich akzeptiert, was er in seinem Wassernapf findet!

Die Investition für ein Haus mit bis zu 4 Wohneinheiten liegt bei 895,00 Euro, mit Zufriedenheitsgarantie und Rückgaberecht innerhalb von drei Monaten.

Wir könnten jetzt noch über deutlich geringere Kalkablagerungen sprechen und eine Pflege der Rohrleitungen, die besonders kostengeplagte Hausherren erfreut.



Michael Zeisel
Am Hintergraben 26A
64319 Pfungstadt
Tel: 06157 - 930 320
Fax: 06157 - 930 322
Mobil: 0172 - 670 66 79
m.zeisel@systemtec-service.de
www.systemtec-service.de

Herr Zeisel und sein regionales Team berät Sie gerne.

Mehr Infos unter : www.aqua-blue.de

**Eigenbetrieb Abfallwirtschaft und
Stadtreinigung der Stadt Darmstadt (EAD)**

Hotline (0,09 €/Min.)
0 18 03/13 33 10

Altpapier-Behälter

- 120 l, 240 l, 1.100 l
- 14-tägige Leerung
- Aufstellung und Leerung der Behälter für Privathaushalte ohne zusätzliche Gebühr

- jetzt auch 120 l -

Bestellung beim



Niersteiner Straße 6,
64295 Darmstadt,
Fax 13 33 88, e-mail: ead@darmstadt.de,
Internet: www.ead.darmstadt.de

BUND OV Darmstadt: Einladung zur Mitgliederversammlung

Zur Mitgliederversammlung lädt der Vorstand des BUND Ortsverband Darmstadt herzlich ein. Die Versammlung findet statt • am Montag, • den 22. März 2010 • um 20 Uhr • im BUNDtreff Darmstadt, Lauteschlägerstraße 24, 64289 Darmstadt im Martinsviertel.

Vorläufige Tagesordnung:

- Begrüßung
- Bericht des Vorstands und der Kassenwartin
- Entlastung des Vorstands
- Nachwahl zum Vorstand
- Behandlung von Anträgen
- Verschiedenes

Anträge an die Versammlung bitte möglichst vorher schriftlich / per E-Mail bund.darmstadt@bund.net einreichen.

Solare Energietechnik

Kommen Sie auf die
Sonnenseite der Energie ...
... und errichten Sie Ihr eigenes Kraftwerk !

- ◆ Schlüsselfertige Solarstromanlagen und Komplettanlagen zur Selbstmontage
- ◆ HolzPellets-Heizung von



Die Sonnenseite der Energie. ■

inek Solar AG, 65474 Bischofsheim
 Am Schindberg 27 "Im Sonnenwerk"
 Tel.: 06142-83697-0 Fax: -83697-18
 mail@inek.de Internet: www.inek.de



Anlage. Freie Waldorfschule Darmstadt

mo - fr 9 - 12 Uhr und 14 - 17 Uhr



Lokales Dialogforum zur Nordost„umgehung“ beendet

Viele bekannte aber auch einige neue Aspekte des Verkehrs kamen auf den Tisch bei der von Oberbürgermeister Walter Hoffmann einberufenen Runde. Die mangelnde Transparenz für die Öffentlichkeit bewog die BI ONO! dazu, das Forum zu verlassen. In der Kürze der Zeit konnte kein völlig neues Verkehrsentwicklungskonzept mit verschiedenen Szenarien aufgestellt werden. Klar wurde aber, dass es Maßnahmen gibt, die mit und ohne Nordostumgehung notwendig sind, um den Verkehr weg vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den umweltfreundlicheren Umweltverbund mit zu Fuß gehen, Rad fahren und öffentliche Verkehrsmittel benutzen zu legen und auch bei knappen Kassen unabänderlich zu finanzieren sind.

Diese Maßnahmen sollten sofort umgesetzt werden und beinhalten beispielsweise die massive Förderung des Radverkehrs. Dr. Georg Mehlhart vertrat im Forum den BUND und versuchte stets, Experten zur Teilnahme zu gewinnen. Der BUND hofft, dass die Stadtverordneten sehen, dass die Stadt Darmstadt ihr knappes Geld besser in zukunftsfähigere Projekte steckt als in den Bau der Nordostumgehung.

Klimafreundlich und sauber mobil in Großstädten

Das war der Titel eines Workshops im Städtenetzwerk „Rußfrei fürs Klima“, der aufzeigte, dass es noch einige Stellschrauben mehr gibt, die Luftbelastung zu verringern. So wirkt sich Dieselruß direkt klimaschädlich aus, da die Feinstteile verwehen und sich als schwarzer, wärmeabsorbierender Schleier auf das Poleis legt - so wie rußbedeckte Gletscher so schmilzt dann auch dieses Eis schneller. Unterschätzt wird der Einsatz von Baumaschinen. Und empfohlen, schon in der Ausschreibung nur solche mit Filtereinrichtung zu akzeptieren. Ein wichtiger Punkt auch für die Fortschreibung des Darmstädter Aktionsplanes zur Luftreinhaltung, der im Frühjahr 2010 ansteht.

Abenteuer erfahren für Mann und Kind

Wir führen durch einen gemeinsamen Nachmittag.

Die ersten beiden Abenteuer-Nachmittage 2010 im Raum Darmstadt sind für den Samstag und den Sonntag nach Fasching geplant (20.02.10 / 21.02.10).

Kontakt und Anmeldung für die Vater-Kind-Erfahrung bei Bibiana Ruppning:

b.ruppning@yahoo.com • Telefon 0177 5972299

Weitere Informationen finden Sie auch online unter www.darmstadt.bund.net/kinder/

Wohnungen für Wildbienen, Schlupfwespen und Co.

Wer will kann noch mitmachen

bm . In Kranichstein entsteht ein großes Insektenhotel. Begonnen wurde mit der Planung, der Einholung der Genehmigung für den Bau auf einer Grünfläche und den ersten Arbeiten vor Ort in den Herbstferien.

Fundamente wurden gegraben, und mittlerweile steht das Holzbalkengerüst mit dem Gründach hinter dem Louise-Schröder-Weg. Einige Kisten hohler oder markhaltiger Stängel von Schilf, Bambus, Brombeeren und Holunder sind auch schon in Gemeinschaftsarbeit von Kindern und Betreuern geschnitten und gesägt worden und werden bei der nächsten Gelegenheit in die Fächer gefüllt. Moos, das zum Trocknen ausgelegt wurde, dient schon Marienkäfern als Winterunterschlupf. Was noch fehlt sind Stammabschnitte von Eichen und Buchen, in die Bohrungen von zwei bis acht Millimeter Durchmesser eingebracht werden sollen.

Im Gegensatz zur Honigbiene leben Wildbienen nicht in einem großen Volk im Bienenhaus sondern die weibliche Biene legt eine einzelne Röhre an, in die sie ihre Eier oft hintereinander in Kammern getrennt legt. Aus dem Ei schlüpft eine Larve, die sich vom eingetragenen Nektar und Pollen ernährt, sich einige Male häutet und sich dann in der Zelle verpuppt. Aus der Puppe schlüpft dann eine neue Wildbiene. Wie lange dieser Vorgang dauert, ist von Art zu Art unterschiedlich.

Wildbienen (und Hummeln) haben vielerorts die Rolle der Honigbienen übernommen und bestäuben durch ihre Sammeltätigkeit ebenso Blüten.

Wildbienen sind harmlos, nicht aggressiv und versuchen nur dann zu stechen, wenn man beispielsweise versehentlich auf sie tritt. Sie verteidigen kein Nest. Bei vielen Arten ist der Stachel nicht lang genug, um überhaupt durch die menschliche Haut zu kommen.

Je nach Art werden zur Eiablage „fertige“ Röhren bezogen. Diese Röhren können im abgestorbenen Holz sein, in hohlen Stängeln, Mauernischen, Lehmwänden, Schneckenhäusern und dergleichen mehr.

In unseren Gärten werden den Wildbienen oft keine Wohnungen mehr überlassen. Stängel werden abgeschnitten, morsches Holz weggeräumt und Mauern sind oft glatt verputzt und verkleidet, so dass in den Ritzen keine Höhlungen mehr entstehen.

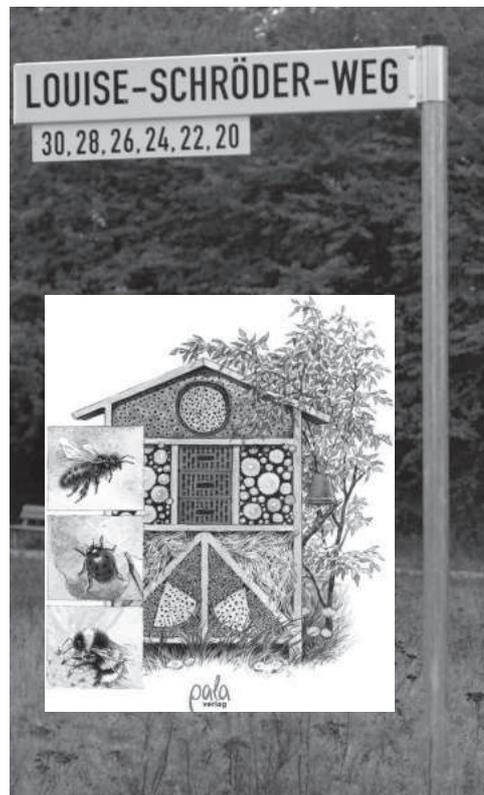
Wer mitmachen will, kann sich beim BUND Darmstadt melden, Telefon 06151 75689, bund.darmstadt@bund.net. Mehr Informationen stehen unter www.bund-darmstadt.de

Noch sind Plätze frei bei der BUND Kinder-Umweltgruppe

Gretel Steffen . Noch Plätze frei sind bei der Kinderumweltgruppe des Darmstädter Ortsverbandes im Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) für fünf- bis zehnjährige Kinder.

Die Kinder und zwei Betreuerinnen treffen sich jeden Mittwoch-Nachmit-

tag. Auf dem Programm stehen spielerische Innenstadt- und Parkerkundungen, Wald- und Wiesenausflüge und Bastelangebote. Die Gruppe wächst langsam und bei allen Ideen der Betreuerinnen gibt es genügend Raum für Selbstgestaltung und



Der Pala-Verlag in Darmstadt, in dem viele Bücher über naturnahe Gärten erscheinen, initiierte eine Aktion, damit zum 30. Verlagsjubiläum im Jahr 2010 viele neue Insektenhotels mit Kindergruppen, in Kindergärten und Schulen entstehen. Über 300 Gruppen - darunter auch der BUND Darmstadt - haben sich angemeldet. Das Buch zum Bau von Wolf Richard Günzel kann eingesehen und bestellt werden unter www.pala-verlag.de > Garten > Das Insektenhotel - Naturschutz erleben • Bauanleitungen - Tierporträts - Gartentipps • 160 Seiten • 14,00 Euro • ISBN: 978-3-89566-234-8

das Einbringen eigener Ideen.

Wer Interesse hat, viele spannende, schöne und lustige Ideen umzusetzen bekommt mehr Infos bei Gretel Steffen, Telefon 06151 3978654 bzw. kinderumweltgruppe@web.de im Internet unter www.bund-darmstadt.de im Bereich Kinder.

Massen-Flugjahr des Waldmaikäfers in 2010

**Aktion im Internet: Mitmachen!
Ursachen bekämpfen – Kein Gift im Wald!**

Im Jahr 2010 erwartet Hessen-Forst in den Riedwäldern Millionen von Wald-Maikäfern, die von frischen Blättern fressen und sich vermehren wollen. In den durch Grundwasserabsenkungen, Luftschadstoffen und Verkehrstrassen zerschnittenen Wäldern stellt der Maikäfer ein Problem dar, da seine Larve im ersten Jahr an zarten (Gras-)Wurzeln aber schon im zweiten und dritten Jahr an feinen Baumwurzeln frisst. Vorgeschädigte Bäume müssen ums Überleben kämpfen.

Daher will Hessen-Forst mit einem starken systemisch wirkenden Gift in drei Abschnitten von Darmstadt bis Viernheim gegen die Käfer vorgehen. Vom Hubschrauber aus soll der Wirkstoff Dimethoat ausgebracht werden. Eine Gift, das gegen alle Insekten und Wassertiere gleichermaßen tödlich wirkt und nicht die Ursachen für die Waldschäden sondern nur die Symptome bekämpft. Daher lehnt der BUND wie auch der NABU das ab. Der BUND fordert von Ministerium und Kommunen: verhindern Sie den Gifteinsatz in unserer Natur, • Übernehmen Sie Verantwortung für unseren Wald • fordern Sie ein Sanierungskonzept für den Wald vom Umweltministerium • mit Aufspiegelung des Grundwasserspiegels wo immer das ohne Schäden an Baulichkeiten und nach der Rechtslage möglich ist, • die Verringerung der Schadstoffeinträge, insbesondere durch Stickoxide sowie • der deutliche höhere Schutz der Waldflächen vor anderen Nutzungsansprüchen und ein angepasstes Waldwirtschaftungskonzept mit haushalterischer Sonderbehandlung der geschädigten Wälder. Mehr Informationen gibt es im Internet:

Machen Sie mit bei der
Aktion gegen Gifteinsatz im Internet
www.bund-darmstadt.de
und www.nabu-hessen.de



**Kein Gift –
Wald
schützen!**

Jetzt unterschreiben!

BUND
FREUNDE DER ERDE

Befallsituation in Südhessen

HESSEN-FORST
Verpflichtung für Generationen

Erzhausen

Riedstadt
Stockstadt

Biebesheim
Biblis

Giftenwendung in
3 Wald-Blöcken der
Kommunen:

Block Nord
Büttelborn
Weiterstadt
Griesheim
Darmstadt
Pfungstadt
Seeheim-Jugenheim
Bickenbach
Alsbach-Hähnlein

Block Mitte
Alsbach-Hähnlein
Gernsheim
Groß-Rohrheim
Bensheim
Einhausen

Block Süd
Bürstadt
Lorsch
Heppenheim
Lampertheim
Viernheim

Mitglieder werben Mitglieder - Machen Sie mit!

BUND • Am Köllnischen Park 1 • 10179 Berlin Abschnitt bitte ausschneiden und einschicken

Ich habe ein Mitglied geworben.

Ich habe ein neues BUNDmitglied geworben
und meine Wunschprämie angekreuzt.

Name/Vorname _____

Adresse _____

Beruf _____ Geburtsdatum _____

Telefon _____ E-Mail _____

Mitgliedsnummer _____ Unterschrift _____



BUNDladen-
Gutschein

Isolierkanne
mit BUNDlogo

Sehnsucht
nach Wildnis

Sie suchen sich im
www.bundladen.de
ihre Prämie im
Wert von 15 Euro
lieber selbst aus.

Der unverzicht-
bare Begleiter für
BUNDmitglieder
in der kalten Jah-
reszeit.

Beate Seitz-Wein-
zierl bringt uns
Natur ganz nah –
in Bildern, Berich-
ten, Rezepten und
Gedichten.

„Frische Brötchen fahren lieber Fahrrad“ als Radiosendung

Mit dem Auto zum Bäcker fahren? Wie kommt es, dass sich Menschen selbst für kurze Strecken nicht selbst bewegen, sondern lieber das Auto benutzen? Zeitungsberichten zufolge enden in Deutschland jährlich etwa acht Milliarden Autofahrten nach weniger als einem Kilometer. Wo bleibt da eigentlich das Fahrrad?

Die Radiomacher Henning Studte und Ilka Lehmann wollten der Sache auf den Grund gehen und haben für Radio Melibokus eine eigene Sendung zum Thema Fahrrad als Verkehrs- und Transportmittel produziert. Sie haben Bensheimer gefragt, wie sie sonntags ihre Brötchen holen und verschiedene ortsansässige Spitzenpolitiker sowie Michael Martin vom ADFC Berg-

straße interviewt. Unter dem Motto „Zur Nachahmung empfohlen!“ wünschen sich die beiden, dass auch an anderen Orten ähnliche Sendungen entstehen. Wie sagte doch unser Bundespräsident Horst Köhler kürzlich: „Der Wandel ist schon im Gang. Es ist „cool“, mit dem Fahrrad durch die Stadt zu fahren statt mit dem Geländewagen.“

Henning Studte ist Cartoonist (u.a. zweiter Platz in einem BUND-Wett-



bewerb) und hat auf seiner Homepage www.studte-cartoon.de die Sendung als Audiodatei im mp3-Format zum Nachhören zur Verfügung gestellt.



Die Schafherde des BUND im GLB Rödergewann Mörfelden-Walldorf – Weitere Infos zu den Schafen gibt es auf unseren Seiten:

www.bund-mw.de/index.php?option=com_content&view=article&id=11&Itemid=46

www.bund-mw.de/index.php?option=com_content&view=article&id=66&Itemid=55

Mitglieder werben Mitglieder - Machen Sie mit! • Ausschneiden Einschicken

BUND • Am Kölnischen Park 1 • 10179 Berlin

bitte wenden →

Ich wurde geworben

Ja, ich mache mich für den Natur- und Umweltschutz stark und werde jetzt BUNDmitglied. Ich wähle folgenden Jahresbeitrag:

- Einzelmitglied (mind. 50 €)
- Familienmitgliedschaft (mind. 65 €)
- Schüler, Azubi, Studentin (mind. 16 €)
- Erwerbslose, Alleinerziehende Kleinrentner (mind. 16 €)
- Lebenszeitmitglied (mind. 1.500 €)

Name/Vorname

Straße

PLZ/Ort

Beruf Geburtsdatum

Telefon E-Mail

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

Name/Geburtsdatum

Name/Geburtsdatum

Ja, ich zahle per Einzugsgenehmigung

und spare Papier- und Verwaltungskosten, die dem Umwelt- und Naturschutz zugute kommen.

Bitte ziehen Sie den Betrag ab dem _____ bis auf Widerruf von meinem Konto ein.

KontoinhaberIn

Konto-Nr. Bankleitzahl Bank

Datum Unterschrift (bei Minderjährigen Unterschrift des/der Erziehungsberechtigten)

Monatliche Termine

BUND Darmstadt

In der Regel jeden vierten Montag des Monats offenes Treffen um 20 Uhr im BUNDtreff, Lauteschlägerstraße 24 im Martinsviertel,
Kontakt: Georg Mehlhart, Fon 0179 4677028; allgemein 06151 37931
bund.darmstadt@bund.net, www.bund-darmstadt.de
Termine: 14.12., 25.1., 22.2., 22.3., bitte Homepage beachten!

BUND Odenwald

Monatliche Treffen des BUND Odenwaldkreis: zu erfragen bei Harald Hoppe Fon 06163 922175

ADFC Darmstadt

Jeden Dienstag von 17.30 bis 19 Uhr im Fahrradbüro, Eingang Fahrradstation im Darmstädter Hauptbahnhof,
Am Fürstenbahnhof 5, 64293 Darmstadt.
Fon 06151 292368,
vorstand@adfc-darmstadt.de, www.adfc-darmstadt.de
Bitte beachten Sie das aktuelle Radtourenprogramm!

01 - 2010

Veränderungen in Natur und Landschaft durch den Klimawandel • BUND, vhs DA • Dienstag, 19. Januar, 19:30 - 21:30 Uhr

Auch in Hessen macht sich der Klimawandel bemerkbar. Vermehrt werden wärmeliebende Tier- und Pflanzenarten beobachtet, die früher den Winter kaum überstanden. Welche Arten das schon jetzt sind und was darüber hinaus auch an Veränderungen im Landschaftsbild zu erwarten ist wird im Vortrag dargestellt. Brigitte Martin, Judith Breuer;

vhs – Justus-Liebig-Haus, Raum 11

Amphibien in Darmstadt – erkennen und schützen • BUND, vhs DA • Dienstag, 26. Januar, 19:30 - 21:30 Uhr

Noch sind unsere heimischen Amphibien – Frösche, Kröten, Unken, Molche und Salamander – in der Winterstarre, bald aber machen sie sich wieder auf den Weg zu ihren angestammten Laichgewässern. Der Vortrag stellt in Darmstadt und Umgebung vorkommende Arten vor, beschreibt ihre Lebensweise, erläutert notwendige Unterstützungs- und Schutzmaßnahmen und gibt Hinweise, was alle tun können, um diesen interessanten Tiere das Überleben zu erleichtern. Brigitte Martin, Ute Mohr;

vhs – Justus-Liebig-Haus, Raum 11

03 - 2010

Solarstrom selbst erzeugen und nutzen - Das eigene Dach als Solarkraftwerk • BUND, inek Solar AG, vhs DA • Dienstag, 9. März, 19:30 - 21:30 Uhr

Informiert wird über den Stellenwert regenerativer Energien für den Klimaschutz, über Förderprogramme, Kosten und Technik von Fotovoltaikanlagen sowie mögliche Beteiligungen an Betreibergemeinschaften, da nicht alle Bürgerinnen und Bürger ein eigenes „Sonnendach“ besitzen. Christof Kunze, www.inek.de

vhs – Justus-Liebig-Haus, Raum 11

Die Kröten wandern wieder - Ein Sonntagsspaziergang • BUND, vhs DA • Sonntag, 14. März, 14:30 - 17:00 Uhr

Von Februar bis April, bei manchen Arten auch etwas später, finden die Frühjahrswanderungen der Frösche, Kröten und Molche statt. Neben der Lebensweise der im Gebiet vorkommenden Amphibien werden verschiedene Schutzmaßnahmen erläutert, damit die Tiere nicht von Autos überfahren werden. Erklärt wird auch, warum es verboten und auch sinnlos ist, die Tiere der Natur zu entnehmen, um sie in den eigenen Garten zu setzen. Ute Mohr, Hanna Wittstadt
Treffpunkt: Kleyerstraße vor dem Postverteilzentrum

Rußfrei fürs Klima - Luftreinhaltung und Klimaschutz • BUND, vhs DA • Dienstag, 16. März, 19:30 - 21:30 Uhr

Dießelruß ist nicht nur schädlich für unsere Gesundheit – er ist

Veranstaltungen für Kinder

BUND Umweltkindergruppe Darmstadt

Wer zwischen fünf und zehn Jahre alt ist und Lust hat, die Natur zu erforschen, im Wald zu spielen, mit Naturmaterialien zu basteln oder gesunde Sachen zu kochen, ist richtig bei der Kindergruppe des BUND Darmstadt.

Mehr Infos und Anmeldung bei: kinderumweltgruppe@web.de
www.bund-darmstadt.de > Kinder

Angebote für das Umweltdiplom, Gruppen von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen

Angebote siehe unter www.bund-darmstadt.de im Bereich > Kinder > Umweltdiplom. Die Themen können altersgerecht vermittelt werden. Stichworte: Amphibien, bunter Frühling, Wolle filzen, Wasserlebewesen erforschen, Wildbienenhotels bauen, Wespen und Hornissen kennenlernen und ein Eidechsenbiotop bauen

Infos bei Brigitte Martin, Fon 06151 37931

auch schädlich fürs Klima. Rußpartikel aus Dieselemissionen haben im Gegensatz zu den Klimagasen CO₂, Methan und Ozon nur eine geringe Verweildauer in der Atmosphäre. So führt ihre Reduktion auch schnell zu messbaren Erfolgen. Der Vortrag stellt die Kampagne des BUND zusammen mit anderen Verbänden vor und zeigt auf, was gerade im Hinblick auf die Fortschreibung des Luftreinhalteplans Rhein-Main auch in Darmstadt notwendig ist, um Luftschadstoffe weiter zu vermindern. Brigitte Martin, Andreas Bathe

vhs – Justus-Liebig-Haus, Raum 11

Jahreshauptversammlung • BUND OV Darmstadt • Montag, 22. März, 20 Uhr, BUNDtreff, Lauteschlägerstraße 24

Zur Jahreshauptversammlung sind Mitglieder des BUND und Interessierte herzlich willkommen.

Einheimische Tierarten und ihr Nutzen für die Naturheilkunde • BUND, vhs DA • Dienstag, 23. März, 19:30 - 21:30 Uhr

Viele Menschen nutzen Heilpflanzen zur Gesunderhaltung und haben große Erfolge damit. Weniger bekannt sind Therapien, die einheimische Tierarten für die Gesundheit der Menschen nutzbar machen. Heilpraktiker Michael Wittstadt stellt einige dieser nützlichen Tiere und die daraus entwickelten Therapien vor. Die Teilnehmer lernen Propolis, das Kittharz der Honigbiene, als Heilmittel kennen oder bekommen einen Einblick in die spannende Therapie mit Blutegelein. Michael Wittstadt

vhs – Justus-Liebig-Haus, Raum 11

04 - 2010

Bunter Frühling im Park Rosenhöhe - Ein Sonntagsspaziergang • BUND, vhs DA • Sonntag, 11. April, 14:30 - 16:30 Uhr

Bei diesem Sonntagsspaziergang gilt es, Tiere und früh blühende Pflanzen am Wegesrand der Parkanlage zu entdecken und einiges über deren Lebensraum zu erfahren. Wie sind sie durch den Winter gekommen? Wie sehen die Überwinterungsstrategien der Frühblüher aus? Sind sie auch für den Garten geeignet? Diese Fragen stehen im Mittelpunkt des unbeschwerlichen Rundgangs. Brigitte Martin, Erik O. Martin
Treffpunkt: Wolfskehlstraße, Parkeingang am Eingang Thießweg/Ecke Erbacher Straße, gegenüber Ostbahnhof

Landesdelegiertenversammlung mit Verleihung des Eduard-Bernhard-Preises 2010 • BUND Hessen e.V • Samstag, 17. April 2010

PRIVATE KLEINANZEIGEN

Kindergruppe Darmstadt: für Kinder von 5 bis 10: Treffen 1 x in der Woche. Es sind noch Plätze frei! Infos Gretel Steffen, Fon 06151 3978654, kinderumweltgruppe@web.de

Kein Geschirr zum Fest? Energie-Räuber? dann schauen Sie dort: www.bund-darmstadt.de > Service

Agenda 21 Darmstadt www.agenda21.damstadt.de
Hier erfahren Sie alles zum Energiesparen und zu Förderprogrammen. Schauen Sie mal rein. Außerdem können Sie sich ehrenamtlich in Themengruppen mit interessanten Leuten für eine nachhaltige Stadt engagieren.



naturnahe Gärten

lebendige Vielfalt - gestalten und pflegen

Weiterstädter Straße 74
64291 Darmstadt
tel 06 151 - 37 30 96
fax 06 151 - 37 34 02

Jürgen Schmidt

kontakt@lebendige-vielfalt.de | www.lebendige-vielfalt.de

Delegierte des Ortsverbandes

Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt - Zur Studie des Wuppertal Instituts • BUND, vhs DA • Dienstag, 20. April, 19:30 - 21:30 Uhr

Was hat sich in Deutschland getan, vor welchen neuen Herausforderungen steht die Welt und wo kann es hingehen - in Politik, Wirtschaft und für jeden Einzelnen? Diese Fragen werden in einer erneuten Studie des Wuppertal-Instituts im Auftrag von BUND, Brot für die Welt und Evangelischem Entwicklungsdienst aufgezeigt. Der Schutz der Umwelt und weltweite Solidarität ist meist keine Frage des Könnens, sondern fast immer eine Frage des Willens. Der Vortrag führt schwerpunktmäßig in die Thematik ein. Werner Brinker

vhs - Justus-Liebig-Haus, Raum 11

05 - 2010

Käfer und Schmetterlinge entdecken - Sonntagsspaziergang zum Natur-Erlebnis-Tag • BUND, vhs DA • Sonntag, 9. Mai, 14:30 bis 17:00 Uhr

Schönheit und Vielfalt der heimischen Natur stehen im Mittelpunkt des landesweiten Natur-Erlebnis-Tages. Im Mittelpunkt des Mai-Spaziergangs durch Wald und Flur stehen Käfer und Schmetterlinge, die es zu entdecken gilt. Auch ihre Lebensweise und Bedürfnisse werden angesprochen. Bitte wenn vorhanden, Fernglas, Lupe, Bestimmungsliteratur usw. mitbringen! Judith Breuer, Brigitte Martin

Treffpunkt: Grillplatz am Waldrand, Messeler-Park-Straße/Prinzenschneise Darmstadt-Wixhausen

Ein Garten für Eidechsen und Wildbienen • BUND, vhs DA • Dienstag, 18. Mai, 19:30 - 21:30 Uhr

Gerade im Bereich von Darmstadt ist in vielen Bereichen lockerer, wasserabführender Sandboden vorhanden, in dem die besonders geschützte Zauneidechse heimisch ist. Der reich bebilderte Vortrag zeigt die Reptilien in einem naturnah gestalteten Garten und erläutert, welche Maßnahmen für ihren Schutz vor Haustieren möglich sind. Auch Wildbienen mögen blühende Landschaften und nehmen gerne für sie geschaffene „Behelfswohnungen“ an, die an Beispielen erläutert werden. Gelegenheit zur Besichtigung des Projektes wird gegeben. Gerald Schmitt, Heike Bartenschlager

vhs - Justus-Liebig-Haus, Raum 11

ICE-Planung im Norden Darmstadts - Eine unbeschwerliche Fahrrad-Exkursion vom Rotböhl zum Täubcheshöhlenwald • BUND, vhs DA • Sonntag, 30. Mai, 14:30 - 17:00 Uhr

Die Fahrradfahrt zeigt die Naturschönheiten und Pflegemaßnahmen der Düne am Rotböhl, die ehemalige Kiesgrube Klee-woog und den Täubcheshöhlenwald westlich von Arheilgen bis zur Bahntrasse. Dicht entlang der Autobahn soll die ICE-Neubaustrecke und der nördliche Anbindungsast Darmstadts

entstehen. Der Stand der Planung wird vor Ort erläutert. Bitte feldwegetüchtiges Fahrrad und Rucksackverpflegung mitbringen! Brigitte Martin, Corinna Petereit

Treffpunkt: Bushaltestelle am Gewerbegebiet Rotböhl an der K165 zwischen DA-Wixhausen und Gräfenhausen

06 - 2010

Sonntagsspaziergang zum GEO-Tag der Artenvielfalt in der Arheilger Seewiese • BUND, vhs DA • Sonntag, 13. Juni, 14:30 bis 17:00 Uhr

International wird am zweiten Wochenende im Juni der Tag der Artenvielfalt, hervorgerufen durch die Zeitschrift GEO, begangen. Das Gebiet um die Arheilger Seewiese am Ruthsenbach bietet eine abwechslungsreiche Landschaft auf relativ kleiner Fläche. Dort wachsen in den unterschiedlichen Lebensräumen eine Vielzahl von Bäumen, Sträuchern, Wiesen- und Uferpflanzen. Es gilt sie zu entdecken, zu bestimmen und ihre Bedeutung für die Tierwelt und den Menschen kennen zu lernen. Bitte wenn vorhanden, Fernglas, Lupe, Bestimmungsliteratur usw. mitbringen! Brigitte Martin, Michael Wittstadt

Treffpunkt: Rückhaltebecken Seewiese, Ecke Jakob-Jung-Straße/ Bornstraße, Darmstadt-Arheilgen

Vom Böllenfalltor bis zur Ludwigshöhe - Ein naturkundlicher Spaziergang • BUND, vhs DA • Sonntag, 20. Juni, 14:30 - 17:00 Uhr

Auf dem Weg vom Böllenfalltor zur Ludwigshöhe über den Herrgottsberg und vorbei am Goetheteich werden Waldökologie und Geologie erläutert, Tiere und Pflanzen am Wegesrand gezeigt und auf Fragen der Teilnehmer eingegangen. Bitte festes Schuhwerk und Rucksackverpflegung mitbringen! Reinhold Martin, Hans-Ulrich Krocker

Treffpunkt: Parkplatz Böllenfalltorgaststätte, Ecke Klappacher Straße/Nieder-Ramstädter Straße

helios
energy consult

Beratung zum Energieverbrauch, zu Fördermitteln,
zu erneuerbaren Energiequellen
und zum effizienten Umgang mit Energie

Ing.-Büro
Werner Brinker
Dipl.-Ing.

Evenaristraße 32
64293 Darmstadt
Tel.: 06151 318156
Mobil: 01577 4079526
E-Mail: werner.brinker@gmx.de
www.helios-energy-consult.de



VCD Bundesverband

Kochstraße 27
10969 Berlin
Tel. 030 280351-0
Fax 030 280351-10
mail@vcd.org
www.vcd.org

VCD bundesweit:

24-Stunden-Notrufzentrale
(VCD-GoCard)
Tel. 01805 290390

VCD Hessen e. V.

Umwelthaus Kassel
Wilhelmsstr. 2
34117 Kassel
Tel. 0561 108310
hessen@vcd.org
www.vcd.org/hessen

VCD Darmstadt-Dieburg e.V.

Uwe Schuchmann
Rostocker Straße 14
64372 Ober-Ramstadt
Tel. 06154 2713
VCD.Darmstadt-Dieburg@gmx.de
www.vcd.org/darmstadt.dieburg

Spendenkonto VCD

Vereinigte Volksbank Maingau eG
BLZ 505 613 15 • Konto 59 000 26



ADFC-Bundesverband

ADFC e.V., Postfach 10 77 47
28077 Bremen
Tel. 0421 34629-0
Fax 0421 34629-50
kontakt@adfc.de
www.adfc.de

ADFC Hessen e.V.

Eschenheimer Anlage 15
60318 Frankfurt
Tel. 069 4990090
Fax 069 4990217
buero@adfc-hessen.de
www.adfc-hessen.de

ADFC Darmstadt e.V.

Am Fürstenbahnhof 5
64293 Darmstadt
Tel. 06151 292368
Fax 06151 3607450
adfc-vorstand@ADFC-Darmstadt.de
www.ADFC-Darmstadt.de

Treffen: dienstags 17.30 bis 19 Uhr

Fahrrad-Codierung: am 2. Dienstag im Monat
Fahrradbüro Eingang Fahrradstation im Hbf

ADFC Ortsgruppe Dieburg/Groß-Umstadt

Roland Gürtler
Tel. 0 6078 789571
Guertler@ADFC-Darmstadt.de
Treffen: jeden 1. Dienstag im Monat
ab 19.30 Uhr, Gaststätte „Pajaro Negro“
Am Bahnhof 6, Dieburg

ADFC Radlertreff Tannenberg

Xavier Marc
Tel. 06257 86303
Marc@ADFC-Darmstadt.de
Treffen: jeden 1. Freitag im Monat
ab 19.30 Uhr, Gaststätte „Zum Löwen“
Bergstr. 7, Seeheim

ADFC Kreisverband Bergstraße

Thomas Bierbaum, 1. Vorsitzender
Mainstr. 79
64625 Bensheim
Tel. 06251 39581
piti.thomas@t-online.de
www.adfc-bergstrasse.de

Treffen: jeden 1. Donnerstag im Monat um
19.30 Uhr in der Pizzeria Präsenzshof, Bahnhof-
straße

ADFC Rüsselsheim e.V.

Mario Schuller, 1. Vorsitzender
Berliner Platz 19
65428 Rüsselsheim
Tel. 06142 920763
info@adfc-ruesselsheim.de
www.adfc-ruesselsheim.de
Treffen: jeden 1. Dienstag im Monat außer in den
Sommerferien
19 Uhr, Restaurant „Hotel Europa“,
Marktplatz 1, Rüsselsheim

Radlerinitiative Mühlthal/Ober-Ramstadt

Christel Erbach • Tel. 06154 52413
Terra-kotta@web.de
Treffen: jeden 3. Montag im Monat,
20 Uhr, Restaurant „Osteria No.1“
Nieder-Ramstädter Straße 83, Ober-Ramstadt

Spendenkonto ADFC Darmstadt e.V.

Sparkasse Darmstadt • BLZ 508 501 50
• Konto 638 371



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

BUND e.V. Bundesgeschäftsstelle

Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
Tel. 030 275864-0
Fax 030 275864-40
bund@bund.net
www.bund.net

BUND Hessen e.V.

Landesgeschäftsstelle neu ab 1.10.09:
Ostbahnhofstr. 13, 60314 Frankfurt
Tel. 069 677376-0
Fax 069 677376-20
bund.hessen@bund.net
www.bund-hessen.de

BUND Mitgliederverwaltung Hessen

Tel. 069 677376-10

BUNDjugend Hessen neu ab 1.10.09:

Ostbahnhofstr. 13, 60314 Frankfurt
Tel. 069 677376-30
Fax 069 677376-20
bundjugend.hessen@bund.net
bundjugendhessen.de

BUNDkontakt überregional

Brigitte Martin
Dreieichweg 11, 64291 Darmstadt
Tel. 06151 37931
brigitte.martin@bund.net

BUND OV Darmstadt

Heike Bartenschlager
Louise-Schröder-Weg 30, 64289 Darmstadt
Tel. 06151 783208
heike.bartenschlager@bund.net
www.bund-darmstadt.de

BUNDtreff Darmstadt

Lauteschlägerstr. 24, 64289 Darmstadt
Treffen: jeden 4. Montag des Monats, 20 Uhr

BUNDgeschirrvorleih

Ulrich Kroeker, Untere Mühlstr. 35/HH
64291 Darmstadt-Arheilgen
Tel. 0175 1531409
ulrich.kroeker@bund.net

BUND KV Odenwald

Dr. Susanne Scholz
Sandbergstraße 1 a, 64739 Höchst
Tel. 06163 828404
bund.odewald@bund.net • www.bund-hoechst.de

BUND KV DA/DA-DI

Hauptstr. 11, 64832 Babenhausen
Tel. 06073 8247
Fax 06073 980684
bund.darmstadt-dieburg@bund.net
www.bund.net/darmstadt-dieburg

BUND KV Bergstraße

Guido Carl
Treffen: Untere Gartenstr. 3 64646 Heppenheim
Tel. 06252 3677
Fax 06252 5189
bund.bergstrasse@bund.net
www.bund-bergstrasse.de

BUND KV Groß-Gerau

Beatrix Zitzkowski
Flughafenstr. 128, 64546 Mörfelden-Walldorf
Tel. 06105 6369
Fax 06105 454856
mail@bund-kv-gg.de
www.bund-kv-gg.de

Spendenkonto BUND Hessen

Frankfurter Sparkasse • BLZ 500 502 01
• Konto 369 853 • Verwendungszweck: Spende
ggf. für ein bestimmtes Projekt, OV, KV oder AK



ProFutura
<http://www.profutura.net>
Der Internetservice des BUND Hessen rund
um den Frankfurter Flughafen
• Informationen • Schallschutz für alle
• Einwendungen leicht gemacht

RadAR
Radio Darmstadt
103,4 MHz
Kabel Darmstadt 102,75 Groß-Gerau 97,0 MHz
HörerInnen-Tel.: 06151 8700-100
HörerInnen-Fax: 06151 8700-111
Steubenplatz 12, 64293 Darmstadt
Internet: <http://radiodarmstadt.de>

BIO-LADEN Arheilgen

Inhaberin: Tatjana Weber

Untere Mühlstraße 11
64291 Darmstadt
Fon 0 61 51 59 99 36

Montag - Freitag 9 – 13 Uhr
& 15 – 18.30 Uhr
Samstag 8.30 – 13 Uhr

→ Wir drucken für Sie

Briefpapier, Visitenkarten, Flyer,
Zeitungen, Plakate, Handzettel,
Broschüren, Farblaserausdrucke,

... alles auf Papier

Von der Gestaltung bis zum Versand –
voller Service für Ihre Drucksachen!



Sieger beim Bundeswettbewerb Familienfreundlicher Betrieb 2000



Druckwerkstatt Kollektiv Offsetdruck & Verlag GmbH

Feuerbachstraße 1 · 64291 Darmstadt
Telefon 06151-373986 · Fax 373786
e-mail: druckwerkstattkollektiv@t-online.de
http://www.druckwerkstattkollektiv.de

FÜR MITDENKER UND SPARFÜCHSE

GGEW Öko^{PLUS}

Umweltbewusst handeln und sparen?
Jetzt geht beides:
Mit dem Öko^{PLUS} Tarif der GGEW AG!

Mehr Informationen unter www.ggew.de
oder Telefon (06251) 1301-450,
Mo.-Fr. 8 bis 18 Uhr



Mitdenken. Verantwortung übernehmen. Wechseln.

Suchen Sie sich die günstigsten
Ökostrom-Anbieter ohne Vorkasse für Südhessen:
Unabhängig vergleichen auf www.verivox.de

Hier werden Sie auf dem Laufenden gehalten
Gemeinsam gegen Flughafenausbau –
für eine l(i)ebenswerte Region!

ProFutura

**ZUKUNFT
RHEIN-MAIN**



Aktion gegen Flughafen-Ausbau
www.zukunft-rhein-main.de



Bündnis der Bürgerinitiativen
Kein Flughafenausbau.
Für ein Nachtflugverbot
von 22.00 bis 6.00 Uhr.



www.flughafen-bi.de

Zukunft Rhein-Main – Initiative
der Landkreise, Städte und Gemein-
den aus dem Rhein-Main-Gebiet
und des BUND für eine lebenswerte
Region – gegen den Ausbau des
Frankfurter Flughafens



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

www.bund-hessen.de

www.profutur.net

Der Internetservice des BUND Hessen
rund um den Frankfurter Flughafen

Flughafenausbau: •Informationen,
Fluglärm: •Fluglärm-Monitor, •Flug-
lärmbeschwerden online, •Beschwerde-
statistik, •Schallschutz für alle
Service: •Kontakte vor Ort, •Links, •per-
sönliche Registrierung

Einkaufen in Südhessen hat einen Namen:

www.shoptimal.de

Fahrräder Fahrradzubehör
Fotos Videos Multimedia
Party-Bedarf Zauberartikel
Spielwaren Modeschmuck
Büromaschinen Stempel
Bücher Astronomiegeräte
Küchenbedarf Porzellan
Glas Antiquitäten Möbel
Gewürze Naturkost Wein
Feinkost Geschenkartikel

Das Shop-System:
Universell für alle Branchen

Die Shopping Mall:
Einkaufen von Null bis 24 Uhr



NetzWerkPlan

Gesellschaft für digitale Kommunikation und neue Medien mbH
Heidelberger Landstraße 31 · 64297 Darmstadt
tel 0 61 51 - 53 83 00 · fax 0 61 51 - 53 83 09
www.netzwerkplan.de · info@netzwerkplan.de

umweltfairbund - Letzte Meldungen:

Ministerin Lautenschläger: Waldsanierung mit allen Beteiligten Kein Gifteinsatz im Wald!

bm . Nach Drucklegung der umweltfairbund entschied Hessens Umweltministerin Silke Lautenschläger überraschend schnell: Das Breitbandinsektizid mit dem Wirkstoff Dimethoat wird nicht gegen die Waldmaikäfer eingesetzt, da es zu viele Ausschlussgebiete gäbe und auch sehr seltene Arten von Käfern, Schmetterlingen und anderen Insekten betroffen wären. Der BUND und andere Naturschutzverbände sind eingeladen, so bald als möglich gemeinsam die Ursachen für den schlechten Waldzustand anzugehen. Der BUND benannte dafür u.a. Grundwasserabsenkungen und Trinkwasserüberförderung im Wald, Luftschadstoffe, Zerschneidungen, er fordert als Sofortmaßnahme den Verzicht auf Sammelhieb (auch kranke Bäume stehen lassen, wenn sie den Boden noch beschatten und dadurch für die Eiablage des Maikäfers unattraktiver werden). Näheres finden Sie auf der website www.bund-darmstadt.de



Klicken und Abstimmen! Wildkatzen unterstützen!



Nur bis 31.12.2009:
Einfach ins Internet gehen und dem BUND einen tollen Zuschuss für die Wildkatze sichern! Rechts auf der Startseite Link folgen:
www.bund-darmstadt.de

ONO! Bürgerinitiative Darmstadt Ohne NordOst-„umgehung“: Stellungnahme zum Ergebnis des Lokalen Dialogforums zur Nordost-„umgehung“

Darmstadt, im Dezember 2009

In Verantwortung gegenüber unserer Stadt und unseren Mitbürgern empfehlen wir den Stadtverordneten bei ihrer erneuten Entscheidung über den Bebauungsplan N59 (NordOstUmgehung NOU) zu bedenken:

1) 575 Mio. Euro Schulden, 40 Mio. Euro jährliche Zinslast, 175 Mio. Euro Verbindlichkeiten und ein Sanierungsstau von 270 Mio. Euro (für Schulen, Straßen, Schwimmbäder etc.).

Angesichts dieser Finanzlage wäre für eine Beteiligung der Stadt Darmstadt an der NOU in Höhe von geschätzten 41 - 56 Mio. Euro (was nach Erfahrungen mit anderen Planungen höchstwahrscheinlich deutlich übertroffen wird) ein eindeutiger und großer Nutzen erforderlich, der diese immensen Kosten rechtfertigen würde.

Diesen Nutzen gibt es nicht!

2) Die 5-Jahres-Zählungen der Hessischen Straßenverwaltung weisen aus, dass der nach Darmstadt strömende Kfz-Verkehr seit 1995 nicht zu-, sondern abgenommen hat.

3) Die Entlastung der Innenstadt durch LKW würde nicht, wie bisher seitens des Baudezernenten dargestellt, 70%, sondern allenfalls 35% betragen, wie die genaue Analyse der zugrunde liegenden städtischen Befragung von LKW-Fahrern vom April 2006 zeigt.

4) Die NOU würde zusätzlichen Verkehr erzeugen. Fachleute sprechen von mindestens 10% induziertem Verkehr, also Fahrten, die ohne NOU nicht zurückgelegt würden. Diese Verkehre sind in der Prognose nicht berücksichtigt. Zusätzlich käme es zu Verkehrsverlagerungen

von Fahrzeugen, die bisher andere Strecken gefahren sind und von Personen, die bisher Bus, Bahn oder Fahrrad benutzt haben.

Die Attraktivität des als Alternative bestehenden ÖPNV würde gemindert, da durch die NOU und die durch sie erzeugte Verkehrszunahme sowie den Wegfall von Ampelvorrangschaltungen längere Fahrtzeiten der Regionalbusse entstehen.

5) Nur der Straßenzug Fiedlerweg / Spessart- und Rhönring würde durch die NOU wahrnehmbar entlastet. Mit preiswerteren und schneller wirkenden Maßnahmen wie Tempo 30 würden aber, was z.B. den Lärm betrifft, die gleichen Entlastungsfolgen erzielt werden können.

Eine merkliche Entlastung anderer Straßen fände nicht statt. Ein Rückbau innerstädtischer Straßenflächen zugunsten der nicht-motorisierten Mobilität kann dagegen einen Beitrag leisten. Wirksam entlastet werden können das Straßennetz und die Anwohner nur durch Verkehrsverminderung statt -verlagerung.

6) Anwohner des Edelsteinviertels und des Bereichs Ostbahnhof müssten mit einer Zunahme der Belastungen um ca. 60 % rechnen. Im Wohngebiet südlich des Nordbahnhofs wäre nach den bisherigen Prognosen sogar von einer Verkehrszunahme von ca. 125 % auszugehen.

7) Im Bürgerpark, der als Erholungs- und Sportbereich sowie für das Klima der nördlichen Stadtviertel eine entscheidende Bedeutung hat, würde die heute gute Luftqualität bis an die Gren-

ze des Zulässigen belastet.

8) Es liegt keine belastbare Berechnung der Wirtschaftlichkeit im Verhältnis zu den erreichbaren Umwelt-verbesserungen und im Vergleich zu anderen Verkehrsmodellen vor.

9) Die Verpflichtungen der Stadt zur Daseinsvorsorge wiegen schwerer als ein singuläres Vorhaben, das für den größten Teil der Stadt keine positiven verkehrlichen Auswirkungen hätte.

10) Wir halten das NOU-Projekt für kontraproduktiv, da es alle Selbstverpflichtungen der Stadt zum Klimabündnis und zu Zielen der Agenda 21 unterlaufen würde. Unser aller Klima, unser aller Atemluft leidet. Die Gesamtemissionen des Verkehrs in Darmstadt würden mit der NOU steigen.

Zum jetzigen Zeitpunkt besteht weder eine Dringlichkeit noch eine Notwendigkeit eines Beschlusses über den Bebauungsplan N59:

§ Das Forum für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans hat seine Arbeit wieder aufgenommen und wird auch verkehrliche Alternativen untersuchen.

§ Die nächste turnusgemäße und umfassende Verkehrszählung auf allen Einfallstraßen nach Darmstadt wird im Jahr 2010 erfolgen, so dass Prognosen überprüft werden können.

§ Angesichts der wirtschaftlichen Situation und der steigenden Schuldenlast von Stadt, Land und Bund halten wir Gesamtausgaben von geschätzten 200 Mio. € für volkswirtschaftlich, gesellschaftlich und ökologisch nicht verantwortbar.