

# Mitschrift der Bürgerversammlung zur Nordostumgehung vom 16. März 2009 - Justus-Liebig-Haus, Darmstadt

## Erste Fragerunde

Heidrun Wilker-Wirk (17:41).....	2
Stefan Nold (23:15).....	3
Werner Krone (31:10).....	4
Herr im Rollstuhl (36:40).....	6
Sabine Crook (41:05).....	6
Ellen Schüssler (42:15).....	7
Wolfgang Pomowski (46:25).....	7
Dr. Jürgen Lehmann (49:10).....	8
Dieter Pütter (52:30).....	9
Dr. Wieland Blees (55:00).....	9
Georg Mehlhart (63:00).....	10

## Antworten auf die erste Fragerunde

Hr. Dr. Blees (67:20).....	12
Herr Stadtrat Wenzel (82:05).....	14
Oberbürgermeister Walter Hoffmann (89:30).....	14
Herr Partsch (99:00).....	15

## Zweite Fragerunde

Anke Steffens (103:30).....	16
Frau Andresen (108:0).....	16
Ein Befürworter (115:50).....	17
Brigitte Gotthold (117:25).....	17

## Antworten auf die zweite Fragerunde

Hr. Wenzel (122:30).....	19
Hr. Feuchtinger (126:30).....	20

## Dritte Fragerunde

Karl Nungesser (129:0).....	21
Jörg Urban (136:05).....	22
Ein Bürger (144:15).....	24
Herr Dr. Blees (145:25).....	24
Herr Dressler (156:30).....	25
Ein Bürger (159:25).....	25
Martin Huth (161:0).....	25

## Antworten auf die dritte Fragerunde

Dr. Blees (165:10).....	27
Oberbürgermeister (175:49).....	28

Jeder hat 6 Minuten Redezeit.

# Erste Fragerunde

## **Heidrun Wilker-Wirk (17:41)**

Guten Abend, ich bin Heidrun Wilker-Wirk von der Bürgerinitiative „Darmstadt ohne Nordostumgehung“. Wir haben uns damals den Namen gegeben mit Absicht: „Ohne“ Nordostumgehung – und nicht „Gegen“ die Nordostumgehung, weil wir dokumentieren wollten, dass wir keine Gegnerschaft wollen, keine Nein-Sager sind, sondern dass wir uns dafür einsetzen, dass Darmstadt sich ein Verkehrskonzept gibt, das ohne Nordostumgehung auskommt. Dafür haben wir die letzten drei Jahre gekämpft, und dafür stehe ich jetzt auch heute hier.

Also ein positiver Ansatz. Ich bin heute jetzt nicht da, also es passt gut, dass ich die Erste bin, weil ich nicht zu den Ausführungen von Dr. Blees Stellung nehmen will, sondern etwas eher Grundsätzliches sagen will.

Sie wissen inzwischen alle, dass es einen Bürgerentscheid geben wird. Der Bürgerentscheid wird am 7. Juni an der Europawahl angedockt. Dieser Bürgerentscheid ist eine wunderbare, großartige, unschätzbare Gelegenheit, für alle Sie, und auch für alle, die hier heute nicht anwesenden Darmstädter Wahlbürger, weil nämlich durch diesen Bürgerentscheid dokumentiert werden kann, dass die Politik der Stadt ihren Bürgern nicht Wurscht ist, sondern dass sie unabhängig von irgendwelchen Wahlterminen, Parteien oder Wahlprogrammen zu einem bestimmten Gebiet Stellung nehmen können. Das ist in diesem Fall die Nordostumgehung, daran angeknüpft die gesamte Verkehrsplanung und auch die Ausgabepolitik dieser Stadt.

Dieser Bürgerentscheid hat leider ein bisschen .. - die Modalitäten machen es erforderlich, dass der Bürgerentscheid ein bisschen „um die Ecke rum“ abgefasst ist. Sie werden, wenn Sie ins Wahllokal gehen, der Frage gegenübergestellt: „Sind Sie dafür, dass [...] der Beschluss aufgehoben wird?“. Dann kann man „Ja“ stimmen. Also ein positiver Ansatz. Man möchte die Nordostumgehung nicht haben. Aber ebenso wie ich es vorhin bei ONO dargestellt habe, ein positiver Ansatz, dass man eine neue Verkehrspolitik haben möchte. Man kann natürlich auch – das ist auf diesem Wahlzettel so, das muss ich fairerweise sagen – mit „Nein“ stimmen. Wenn man also eine Verkehrspolitik haben möchte, die sich nicht ändert, die weiterhin das Auto in den Mittelpunkt stellt – natürlich gibt es auch Anhänger dieser Verkehrspolitik – in der Wahlkabine guckt Ihnen da ja niemand drauf. Sie können auch – wenn Sie noch nicht entschieden sind oder bis zum Wahltermin sich nicht entscheiden können – Ihren Wahlzettel ungültig machen. Ich appelliere aber an Sie an dieser Stelle, das liegt mir besonders am Herzen: dass Sie zur Wahl gehen. Machen Sie bitte in Ihrer Familie, am Arbeitsplatz, in der Nachbarschaft, im Sportverein, auf den Partys, machen Sie die Nordostumgehung und den Bürgerentscheid bitte zu Ihrem Thema. Je größer die Wahlbeteiligung ist, umso wichtiger ist es für die Politiker der Stadt, und umso wichtiger ist es für die Politik der Stadt in Zukunft. Kleiner Nebensatz: Natürlich plädiere ich dafür, dass Sie Ihr Kreuz bei „Ja“ geben, aber das können Sie sich ja vorstellen.

Und ehe ich jetzt das Mikrofon aus der Hand gebe, möchte ich noch zweierlei zu den Ausführungen von Dr. Blees sagen:

- 1) Durch die Nordostumgehung werden wahrscheinlich Lastwagen, die jetzt nicht kontrolliert werden, aufgrund der Feinstaubrichtlinie ausserhalb, die jetzt noch durch die Stadt fahren, die werden herausgehalten. Aber es wird ein unübersehbares Band von Lastwagen aus Mittel-, aus Osteuropa und Nordosteuropa nach Südeuropa [Applaus] und nach Südwesteuropa angezogen werden, weil nämlich auf dieser mautfreien Strecke das Frankfurter Kreuz umgangen werden kann und Kilometer gespart werden können.
- 2) Was überhaupt nicht deutlich auf dem Plan vorhin: Darmstädter können diese Nordostumgehung nicht benutzen. Es sei denn, sie fahren raus zum Ostkreuz, um z.B. an die Autobahn in Weiterstadt zu fahren. Man hat keine Auffahrt auf diese Nordostumgehung am

Ostbahnhof. Also: Bewohner der Rosenhöhe, selbst die Bewohner in dem großen gelben Block am Schwarzwaldring direkt gegenüber vom Ostbahnhof können nicht auf diese Nordostumgehung fahren, um nach Westen zu kommen. Dort gibt es keine Auffahrt. Es gibt dort auch keine Abfahrt, wenn man vom Westen kommt. Das muss ganz deutlich gesagt werden: die Nordostumgehung wird *nicht* für die Darmstädter gebaut. Dankeschön.

## **Stefan Nold (23:15)**

Mein Name ist Stefan Nold, ich bin Mitglied bei der BI ONO und ich möchte heute an ein Gespräch erinnern, das wir vor drei Jahren mit dem Oberbürgermeister geführt haben. Herr Hoffmann hat sich damals ganz klar für die Nordostumgehung ausgesprochen, aber er hat uns auch gesagt, ich zitiere wörtlich: „Wir werden nicht die positiven Effekte auslösen, die wir uns vielleicht alle in diesem Umfang erwarten. Das glaube ich auch nicht, da habe ich keinerlei Illusionen.“ Und heute macht sich bezüglich der Entlastung auch keiner Illusionen mehr. Wir haben es vorhin gesehen: 10% am Cityring.

Man will mit der Nordostumgehung den Zuwachs des LKW-Verkehrs auffangen. Das ist das zentrale Argument.

Und der LKW-Verkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen, keine Frage. Die Frage ist: wird das weiter so gehen? Und Herr Blees, mein Vorredner, hat im letzten Jahr beim Hearing der IHK zu dem Thema gesagt: „Ich weiss letztlich nicht, wie sich der LKW-Verkehr entwickeln wird.“ Und man kann Trends nämlich nicht einfach so fortschreiben, ohne die ihm zu Grunde liegenden Ursachen zu analysieren. Und deshalb müssen wir uns mal fragen: warum hat der LKW-Verkehr in den letzten Jahren so stark zugenommen? Und wie sieht die Lage in Darmstadt aus?

Nehmen wir die Firma Merck: Merck hat vor einigen Jahren ihr LKW-Terminal ganz in den Westen der Stadt gelegt, so dass die LKW-Andienung über die A5, über die neue B3 erfolgen kann. Die LKWs zu Merck fahren nicht mehr durchs Stadtgebiet – eine vorbildliche Lösung. Von dort kann die Zunahme nicht kommen.

Was ist sonst passiert? Darmstadt hat sich zu einem Zentrum der IT-Technologie entwickelt. Die Dienstleistungen, die hier erbracht werden, werden überhaupt nicht mehr transportiert. Das wird in Form von Bits und Bytes über das Internet verschickt. Das einzige, was da physikalisch transportiert wird, ist hinterher der Briefumschlag mit der Rechnung. Was kann es sonst sein? Verbrauchen unsere Kinder zuviel Pampers? Wohl kaum. Trinken wir zu viel Fernsehbier? Das ist wohl sicherlich möglich, aber das Bier allein kann es nicht sein. Aber das führt uns aber auf die richtige Spur.

Der LKW-Verkehr ist deswegen so angestiegen, weil man Massenware, sei es Lebensmittel, sei es Autoteile, viele tausende Kilometer per LKW von Osteuropa nach Südeuropa karrt und wieder zurück, weil bestimmte Arbeitsgänge dort billiger erledigt werden.

Der LKW-Verkehr ist angestiegen, weil man in Verbindung mit der Just-in-Time Lieferung sich überlegt hat: man braucht keine Lager mehr, man setzt statt dessen das Lager in Form von LKWs auf die Autobahn. [Zwischenruf: Können wir das in Darmstadt ändern?]

Brauchen wir jetzt, brauchen wir wirklich unter unserem Bürgerpark eine Art rollendes Regallager? Und vor allen Dingen: werden wir das in Zukunft brauchen?

Jetzt komme ich zu Ihrem Zwischenruf: es gibt betriebswirtschaftliche Entscheidungen, die werden auf Grund der momentanen Kostensituation gefällt. Und wenn sich die Kosten ändern, dann werden auch die Entscheidungen anders ausfallen. Die Löhne in Polen und Tschechien werden ansteigen, der Preis fürs Öl wird ebenfalls ansteigen. Und davon geht die Welt nicht unter. Aber es wird dann eben so sein, dass wir in zehn Jahren eben so produzieren, dass man eben nicht mehr so viel transportieren muss. Das wird so sein, weil es eine betriebswirtschaftliche Notwendigkeit ist.

[Applaus]

Herr Blum von der FDP hat die BI ONO als „Wirtschafts- und Strukturpolitische Geisterfahrer“ bezeichnet. [Lachen, Applaus] Schauen wir uns doch mal an, was die anderen machen. Schauen wir nach Frankfurt. Dort hat vor wenigen Wochen der Magistrat beschlossen, 10 Millionen Euro für den Radverkehr auszugeben. [starker Applaus] Ist die Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth eine Geisterfahrerin? Schauen wir nach Berlin. Dort hat im letzten Jahr Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee in einem Interview mit der Frankfurter Rundschau gesagt: „90% der Autofahrten in der Stadt haben eine Länge von weniger als 6 Kilometern. Ich stelle mir vor, dass wir in den nächsten 10 Jahren ein Drittel dieses Verkehrs auf das Fahrrad bringen.“

Ist Wolfgang Tiefensee ein Geisterfahrer?

Im gleichen Interview sagt er, dass sich ein Städteplaner Gedanken machen muss, wie er Verkehre vermeiden kann, indem das Einkaufen und die Freizeit in die Stadtteile verlagert werden. Und warum in aller Welt wollen Sie dann einen Zubringer für das neue Einkaufszentrum in Weiterstadt bauen, direkt durch unseren Bürgerpark? [Applaus]

Schauen wir in die Schweiz: Der Gotthardt-Straßentunnel, einer der wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsverbindungen in Europa: eine Fahrspur in jede Richtung. Das machen die Schweizer. Die Schweizer bauen einen riesigen langen Tunnel 50 km durch den Fels. Für die Autos? Nein: für die Eisenbahn! Sind die Schweizer alle Geisterfahrer?

Wenn einem so viele Geisterfahrer entgegenkommen, sollte man lieber die nächste Ausfahrt nehmen. [Applaus]

Unsere Bundeskanzlerin Angela Merkel hat 2007 in einer Grundsatzrede beim Symposium „Globale Nachhaltigkeit“ in Potsdam gesagt: „Wir haben Pro-Kopf-Emissionen von 4 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Mensch [und Jahr]. Wenn wir wissen, dass wir halbieren müssen. Jetzt gehe ich mal nicht von 1990 aus, sondern von heute. Dann heisst das: 2050 noch 2 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Mensch. Wir in Europa erzeugen durchschnittlich 9 Tonnen, in Deutschland 11 Tonnen, die Amerikaner 20 und China immerhin schon 3,5 Tonnen pro Person. Das heisst also: wenn wir auf 2 Tonnen pro Person kommen wollen, dann müssen wir eine dramatische Anstrengung unternehmen.“

Meine Damen und Herren, wenn die amtierende deutsche Bundeskanzlerin; promovierte Physikerin, die sich seit vielen, vielen Jahren mit diesem Thema beschäftigt, vor einer Versammlung von Weltpreisträgern eine derart dramatisch radikale Forderung stellt, nämlich den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Deutschland von 11 auf 2 Tonnen zu verringern, dann ist das Letzte, was wir in Darmstadt jetzt brauchen, eine neue Straße, die tausende von Fahrbewegungen täglich zusätzlich produzieren wird und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Darmstadt um tausende Tonnen erhöhen wird jährlich. [Zeitermahnung von Hr. Gehrke] [Applaus]

Unser Motto muss sein: global denken und lokal handeln. Das ist gut für uns, das ist gut für die Umwelt und das ist gut für die Wirtschaft. Grüne Politik ist die Voraussetzung für den nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg. Und deswegen müssen wir was anderes fordern und keine Nordostumgehungen bauen. Wir haben, ob in Karlsruhe, in München, in Hasselt (Belgien), ja selbst in Brasilien: überall gibt es gute Ansätze für eine neue Verkehrspolitik. Und dazu fordern wir alle auf: kommen Sie zu uns, kommen Sie zur BI ONO, und sorgen Sie dafür, dass Darmstadt lebenswert bleibt. Dankeschön.

### **Werner Krone (31:10)**

Mein Name ist Werner Krone. Ich bin unter anderem auch bei der BI ONO und kann mich da nur anschließen. Unsere Stadt macht ja mit bei der Agenda 21, einer Bewegung, die 1992 mit der Erklärung von Rio de Janeiro begann. „Agenda“ stammt aus dem Lateinischen und sagt: „das, was wir tun müssen“. Ziel war es, Veränderung zur Sicherung unserer gemeinsamen Lebensgrundlage auf Dauer einzuleiten und eine lebenswerte Zukunft für die Menschen zu schaffen.

Dieser Selbstverpflichtung wird unsere Stadt mit dem Projekt nicht gerecht. Die Frage ist natürlich jetzt: sollen wir raus aus der Agenda 21 deswegen? Müsste man Herrn Dr. Blees fragen. Der Nordostumgehung gebührt eine Abwrackprämie, weil sie falsche Zeichen setzt für die Zukunft; so ähnlich wie Zumwinkels Millionen. Sie erzeugt neuen Verkehr, sie konterkariert die Bemühungen für eine Verkehrswende, für attraktiven Nahverkehr mit Bussen und Bahnen. Und nicht zuletzt ist sie angesichts einer halben Milliarde [Euro] Schulden, die unsere Stadt hat, angesichts stinkender Toiletten, löchriger Straßen und Kanäle, bröckelnder Schwimmbäder eigentlich verantwortungslos. Insofern gehört die Nordostumgehung auf die Nagenda 21: das was wir nicht wollen.

Wer will, dass die Gesellschaft unserer Stadt nicht weiter auseinanderfällt, wer Schulden auf dem Altar von fünf Minuten Zeitgewinn opfert, ist für den Bau der Nordostumgehung. Allein Zinsen und Betriebskosten würden für die Nordostumgehung eine Maut von 1,63 Euro je Fahrzeug errechnen lassen und das in alle Ewigkeit, denn Erneuerung, Tilgung oder gar Gewinn sind darin nicht enthalten. Wenn man das hinzunehmen würde, würde die Maut 3,50 bis 4,- Euro betragen. Die Nordostumgehung schlägt der Zukunft ins Gesicht, denn sie fördert Ausstoß von Schadstoffen und CO<sub>2</sub>, sie trägt zur Klimaerwärmung bei und zur Zerstörung des Ozonschildes. Sie verbraucht trotz einer dünnen Erdschicht auf dem Tunnel viel Landschaft und Natur, sie ruiniert die städtischen Finanzen und damit die Infrastruktur unserer Stadt.

Wer es für ein Bürgerrecht ansieht, in einer Viertelstunde von Groß Zimmern nach Weiterstadt zu brettern, wird bedient. Wer für sein Rheuma ein 35°C warmes Wasserbecken braucht, der muss heute nach Bad König. Wer sagt, das hat miteinander nichts zu tun, der hat nichts verstanden, der soll unseren Stadtkämmerer danach fragen. Dabei sind große Teile der Bürgerschaft längst bereit, Autos zugunsten anderer Fortbewegungsmittel stehen zu lassen. Wir haben einen Anteil in unserer Stadt von Radfahrern von immerhin 14%. Und wie ist es aufzufassen, dass nach unserer Verkehrsprognose für die Nordostumgehung im Binnenverkehr bis 2015 eine Verringerung von 4% vorgesehen ist. Das heisst die Vernunft der Menschen anzuerkennen. Denn die Darmstädter Bürger haben nichts von der Nordostumgehung. Das hat Frau Wilker-Wirk schon festgestellt. Eher das Speditionsgewerbe, die am liebsten schon mit 60-Tonnen-Gigalintern durch die Stadt fahren würde. Und auf dem Weg auch noch Maut sparen. **Die werden sich ja sicher nicht von der Nordostumgehung vorschreiben lassen, wie sie nach Mannheim fahren. Der eine Weg vom Ostbahnhof zur Anschlussstelle Darmstadt-Griesheim ist 5,9 km lang durch die Stadt, der andere 10,4 km, also fast das Doppelte, über die Nordostumgehung. Und dann entscheidet eben dann das Navigationsgerät und nicht unser Stadtbaurat.** [Applaus] (35:00)

Die Nordostumgehung hat ein Fundament, das heisst Verkehrsprognose. Die Vorgaben der Prognose stammen zum Teil aus dem Bundesverkehrsministerium aus dem Jahr 1997 und sollen bis ins Jahr 2015 reichen. Tatsache ist, dass diese Prognose nicht trägt. Das Bruttosozialprodukt hat keineswegs jährlich – wie angenommen – um 2,1 % zugenommen, auch der Motorisierungsgrad – gerade in unserer Stadt – stagniert seit 2003. Das ist kein Wunder, denn die Realeinkommen der Menschen sinken schon länger. Nicht für das reichste Zehntel, aber für die anderen. Und da ist die gegenwärtige Finanzkrise noch gar nicht berücksichtigt. Nein, die meisten Darmstädter Bürger plagen andere Sorgen, als ein Millionengrab, das eines Tages den Stau vom Wald in die Stadt verlagern wird, das eine weite Straße verlangt, z.B. die Westumgehung, und noch eine Straße und noch eine Straße.

Wenn es so was gibt, was nicht mehr kostet als ein bisschen Überwindung: wenn der Oberbürgermeister und der Stadtbaurat privat und dienstlich dem Sozialdezernenten es nachtun würden, mal aufs Fahrrad steigen oder sich in der Elektrischen blicken lassen würden. [Applaus] Und wenn ein Herr Riebasch von Reinheim auf dem Weg ins Echo mal den schnellen Odenwälder bemühen würde. [Applaus]

## **Herr im Rollstuhl (36:40)**

Ja, ich bin Neu-Darmstädter, und ich hab' gedacht, Darmstadt ist die Stadt im Walde. [Gelächter] Aber es wird sukzessive immer mehr Wald abgeholzt. Ich weiss nicht, ob das Hinterwäldler sind, die so was planen. Behaltet doch die Darmstädter Stadt im Walde und das Klima! Und wenn ich sehe; ich habe vor dem unseligen Tag der Abstimmung hab ich mit meinem Kollegen oder ehemaligen Kollegen, ich weiss nicht, ob er noch gewerkschaftlich organisiert ist, mit dem Herrn Hoffmann gesprochen [Gelächter]. Ich hab' gesagt: Drei Punkte – Der Erste Punkt ist ausführlich angesprochen worden: Genügt es nicht, dass schon so viele Arten, Leben gestorben sind. Muss denn jetzt auch noch das Luisencenter dran glauben? Und das Zweite ist: der Wald oder das Erholungsgebiet im Nordpark. Da haben viele gesagt: Ich geh mit meinem Kind lieber in den Waldpark, weil der noch sauber und wirklich unverbraucht ist, wie in den Herrngarten. Und wenn ich dann sehe, dass die Treppe vom Darmstadtium, diese Katastrophentreppe sich schier im Tunnelbau widerspiegelt, das heisst der Tunnel ist breit und am Ende sind die Straßen schmal. Das gibt 'nen Stau. Das ist unvermeidlich. Und wenn net, sollt man mal ruhig den Neubautunnel bei Ober Ramstadt mal besichtigen. Wenn da ein Unfall ist, da steht alles.

Und zum Anderen find ich es ungeheuerlich, dass ausgerechnet in der Kranichsteiner Straße den Abluftschacht macht. Da wohnen Kinder in [...]häusern. Sollen die den Staub schlucken? Ich hab mal im Echo einen ganz kleinen Artikel gesehen. Da hat's geheißt: Die Kinder bekommen durch den Feinstaub Hirnschäden. Sollen wir nur noch dumme Kinder produzieren? Ist es das wert? Es gibt eine bessere Alternative wie diesen Tunnel: nur, man ist so, ja wie soll ich sagen, so ewiggestrig, dass man 40 Jahre alte Pläne jetzt mit Gewalt durchdrücken will. [Applaus]

Und wenn der [...]Park abgeholzt wird, dann gehen auch die Tiere, die dort sind, verloren. Ich möchte nicht nur Enten im Herrngarten erleben. Ich möchte auch ein paar Waldtiere in Darmstadt lebend erleben. Das ist mir lebenswert, deswegen wohne ich jetzt auch hier in Darmstadt. Und da möchte ich auch drum bitten, dass das so bleibt. Und net nur Unvernunft, die der Industrie zuliebe die Stadt zerstört, da so ein Projekt geplant wird.

Und zum Anderen: wir haben kein Geld. Selbst wenn jetzt 50 Milliarden unter das Volk geworfen werden, nachdem 500 Milliarden den Bankern in den Rachen geschoben wurden: diese 50 Milliarden sind, muss ich mal sagen, das sind Peanuts. Und das sieht man ja auch schon bei der Diskussion, dass da nur die Gymnasien renoviert werden können in Darmstadt. Sollen wir nicht auch die Grundschulen renovieren mit dem Geld, das man bei der Nordostumgehung spart?

## **Sabine Crook (41:05)**

Mein Name ist Sabine Crook, ich bin eine der Initiatoren der BI ONO. Ich habe eigentlich nur eine Frage: Der Satzungsbeschluss führt aus, das die Nordostumgehung als notwendige Voraussetzung zur Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs durch wirksame Entlastung sensibler Netzabschnitte betrachtet werden kann. (vgl. S. 6 Bebauungsplan)

Auf welcher Basis erfolgt die Feststellung der Notwendigkeit, wenn Alternativen nie geprüft wurden? Danke.

## **Ellen Schüssler (42:15)**

Ellen Schüssler, ich wohne im Martinsviertel und bin ehemaliges Magistratsmitglied.

Wir haben ja heute gehört, dass der Kostenanteil der Stadt Darmstadt mehr als 56 Millionen Euro betragen soll. Das es dabei bleibt, muss nach allen Erfahrungen mit den Bauvorhaben, die die Stadt Darmstadt bisher geplant hat, [Applaus] und diesbezüglichen Finanzplanungen bezweifelt werden.

Ich erinnere an die Kostensteigerung am Kongresszentrum, im Jugendstilbad und beim Straßenbau „Neue Wege Arheiligen“. Beim Letzten waren laut Berichterstattung in der Rundschau und im Echo geplante Kosten 26 Millionen Euro, derzeit aktuell mehr als 39 Millionen Euro.

Rechnet man entsprechende Kostensteigerungen für die Planung der Nordostumgehung, dann wird die Stadt statt 56 Millionen Euro 100 Millionen Euro oder mehr zahlen. Gründe vielleicht: Der Untergrund ist zu sandig, und die Häuser sind vom Einsturz bedroht oder bekommen Risse. Überreste des Krieges müssen entfernt/entsorgt werden. Vielleicht müssen dann doch noch Filter eingebaut werden. Und was ist mit der Eisenbahnunterführung beim Tacke-Knoten? Der übrigens auch 800.000 Euro mehr gekostet hat als geplant war.

Ich frage mich: wir soll Darmstadt denn die Kosten und die Folgekosten dieses Projektes tragen? Bisher wurde noch kein Finanzierungskonzept vorgelegt. Ich frage daher den Magistrat: Woher soll das Geld kommen? Die Stadt bräuchte jetzt schon mehr – und das ist Minimum – als 250 Millionen Euro für dringende Sanierungsmisstände an Schulen, an Kitas, für kaputte Straßen und Wege, für die Erhaltung von Schwimmbädern und sonstige Infrastrukturen. Gelder also, die an allen Ecken und Enden fehlen. [Applaus]

Ich frage Sie: welche Umlagefinanzierung über Steuern und Gebühren sind angedacht? Wollen Sie den Hebesatz erhöhen oder vielleicht die Hundesteuer? Vielleicht werden die Nutzungsgebühren der Stadtbibliothek weiter erhöht oder die Gebühren der Volkshochschule angehoben? Sollen z.B. die Unterrichtsgelder der städtischen Schulen wie z.B. Musikschule noch weiter erhöht werden? Also: wo will die Stadt das Geld hernehmen? Bitte ganz konkret: welche Schwimmbäder werden geschlossen? An welchem Freizeitangebot wird gekürzt oder ganz gestrichen? Welcher Verein oder Verband bekommt kein Geld mehr oder wird gekürzt? Bei welcher Kultureinrichtung wollen Sie streichen oder ganz kürzen und welche Sozialleistungen wollen Sie kürzen oder streichen? Welcher Bürgerservice wird abgebaut und welche Stellen werden nicht mehr besetzt? Ich denke, Sie sollten den Bürgern und Bürgerinnen hier, deren Votum Sie haben möchten, für diese teure Straße nicht im Unklaren lassen. Sie sollten ihnen sagen: wenn sie mit „Nein“ stimmen, welche Nachteile sie hier in der Stadt Darmstadt demnächst haben werden. Danke.

Herr Gehrke:

Wir fahren jetzt weiter fort mit den Fragen. [Zwischenrufe: Antworten!] Wir geben denjenigen, die sich bis jetzt gemeldet haben, Gelegenheit.

## **Wolfgang Pomowski (46:25)**

Mein Name ist Dr. Wolfgang Pomowski, ich bin einer der Sprecher der Bürgerinitiativen im Raum Reinheim und Ober Ramstadt. Sie werden fragen, warum bin ich heute hier? Ich werde Ihnen das gleich erläutern. Es gibt einen Kreistagsbeschluss, der als Begründung in der Zunahme des LKW-Transits eine Umgehung Ober Ramstadt plant und am Roßberg soll eine Kreisstraße ausgebaut werden, damit sie LKW-fähig wird. Mit der Begründung für die Zunahme des LKW-Transits Straßen anzubieten. Man rechnet also hier seitens des Kreistages mit einer erheblichen Zunahme. Ist

jetzt schon zu beobachten. Wenn die Straßen, die ich angedeutet hatte, gebaut werden, würde, dann geht's erst richtig los. Der Südkreis. Was hat das hier mit Darmstadt zu tun? Da ist ein interessantes Junktum mit vereinbart. Ich zitiere den Kreistagsbeschluss: „Mit dem Bau oder Ausbau der K129 (das ist die Straße am Roßberg) und der Ostumgehung Ober Ramstadt wird **nicht vor dem Bau der Nordostumgehung in Darmstadt begonnen.**“

Ja, Sie werden sagen: Was haben die beiden miteinander zu tun? Ich interpretiere (ich fürchte, sogar richtig): man rechnet mit einer explosionsartigen Zunahme des LKW-Transits. Und zwar des internationalen LKW-Transits. Das kann man schon in unserem Raum beobachten. Wir sagen: wenn diese Strecke, die ich beschrieben habe, gebaut wird, dann ist von Paris nach Prag nach Warschau die Strecke frei. Dann ist für jeden LKW-Unternehmer sehr attraktiv, diese Abkürzung zu nehmen: sie ist Ampelfrei, er braucht nicht übers Frankfurter Kreuz, Offenbach, Hanau usw., er kann sehr schnell da durch – also Zeitersparnis -, er kann Kosten sparen durch die Mautersparnis, also eine sehr attraktive Strecke. Auch Babenhausen wird ausgebaut. Man tut etwas dafür, dass LKWs dort fahren werden. Man möchte zeitgleich mit Darmstadt beginnen und zeitgleich mit Darmstadt aufhören. Weil man auch hier wirklich mit einer explosionsartigen Zunahme des Verkehrs, des LKW-Transitverkehrs rechnet und will wenigstens, dass der nördliche LKW-Transitverkehr in die Nordostumgehung fährt und der südliche dann hier mit der von mir beschriebenen Straße. Der LKW-Transit aus Holland, der über das Mönchhofdreieck kommt, für den ist das sehr attraktiv, die Nordostumgehung zu benutzen, und dann über Babenhausen nach Aschaffenburg in die Tschechei zu fahren. Das darf man nicht vergessen, ich bin überrascht, dass das so wenig seitens des Erstreferenten betont wurde. Dankeschön.

### **Dr. Jürgen Lehmann (49:10)**

Mein Name ist Dr. Jürgen Lehmann, ich komme auch aus dem Landkreis. Und ich wehre mich eigentlich dagegen, als Alibifunktion hingestellt zu werden. Irgendwann hab ich mal im ersten Semester Mathematik gelernt: die Voraussetzungen, die man in eine Gleichung hineinsteckt, sind prägend für das Ergebnis. Wenn die Voraussetzung also heisst: der Landkreis und die Bevölkerung im Ostteil des Landkreises braucht die Nordostumgehung: falsch! Ich bin 30 Jahre zum Röhming gefahren, ich wäre nie über die Nordostumgehung dorthin gefahren. [unverständlich]

Wenn ich nur Einkaufen fahre, fahre ich nach Mainz und Wiesbaden (Darmstadt lohnt sich ja nicht mehr). [Gelächter] Fahre ich über die Heinrichstraße und Kavalleriesand auf die Autobahn. Ich brauche keine Nordostumgehung. Ich glaube, es ist falsch verstanden, wenn sich einige Politiker vor der Landtagswahl stark für die Nordostumgehung gemacht haben und den Landkreis dort als Alibifunktion benutzt haben. Die Leute aus dem Landkreis wollen – wie die Darmstädter – die Nordostumgehung nicht, eine entsprechende Abstimmung könnte ebenso mit vielen Ja-Stimmen behaftet sein wie hier in Darmstadt.

Zweite Voraussetzung: Ihre Berechnungen/Schätzungen sagen: der Rhönring wird entlastet. Diese Prognose / dieser Joker sticht nicht mehr. Der Joker wurde gezogen, als der Martin-Luther-King-Ring gebaut wurde. [Zwischenrufe: Genau!] Nix passiert am Rhönring. Der Joker wurde gezogen, als die Straßenbahn nach Arheiligen gebaut wurde. Auch nix. Immer noch bleibt der Rhönring voll. Wieso soll jetzt plötzlich – mit diesen Neuerungen – der Rhönring leer werden? Aus irgendwelchen dubiosen Annahmen? Dubiose Annahmen sage ich deshalb: man konnte im Darmstädter Echo lesen, die Verkehrsdaten stammen von 2001, die in die Berechnung eingegangen sind. 2001 gab es noch keine Maut. Mein Vorredner hat gerade darauf hingewiesen, was die Maut für die Abkürzung bedeutet. Dann wurden diese Daten korrigiert mit 2006er-Daten. 2006 war Darmstadt bereits zu für den LKW-Transitverkehr. Also wird man etwas umverteilen, was jetzt gar nicht da ist. Das ist doch Unfug, Schizophren geradezu, wenn man von einer Umverteilung eines Verkehrs vom Rhönring

auf die Nordostumgehung rechnet und viele schöne Zahlen dorthin schreibt, wenn die Voraussetzungen nicht stimmen. Danke.

### **Dieter Pütter (52:30)**

Dieter Pütter, ich spreche zunächst mal für den Verein „Mehr Demokratie“. Ich kann alle Darmstädter Bürger nur beglückwünschen, dass sie das erste Mal in der Geschichte der Stadt ein Bürgerbegehren durchgesetzt haben. [starker Applaus]

Dann eine Verbeugung vor dem Magistrat und dem Stadtverordnetenvorsteher, dass er diese Vorstufe des Bürgerentscheids so eingeleitet hat, wie wir es heute hier erleben. Das ist auch nicht selbstverständlich, aber gehört stufenweise zu dem, was wir dann miteinander vorhaben. [Applaus]

Eine zweite Bemerkung mache ich als Schwimmer. Ich habe in der Hand die kommunale Sportentwicklungsplanung der Stadt Darmstadt. Die ist gar nicht so alt und sagt (an Punkt 6, 13,14): „Von Seiten der Planungsgruppe ist die Versorgung der Stadt mit Hallenbädern nicht zufriedenstellend.“ Die Experten weisen darauf hin, dass hier Defizite bestehen, wobei die Experten der Planungsgruppe insbesondere die durch den Wegfall des Zentralbades verstärkten Engpässe für das Schul- und Vereinsschwimmen sowie das Fehlen von Lehrschwimmbecken betonen. Sie fordern also oder weisen darauf hin, dass das Hochschulschwimmbad unter Darmstädter Beteiligung – wozu sich Darmstadt verpflichtet hat – gemacht werden soll und dass das Bessunger Bad nach Umbauten auch wieder in Betrieb genommen werden soll.

Wir beklagen alle, dass die Kinder dicker werden, und keinen Schwimmunterricht haben. Wenn die Zahl der Bäder aber zu klein ist und das Nordbad jetzt auch noch beeinträchtigt wird, oder zu einem Wellnessbad umgebaut werden soll, dann fehlt es an solcher Ausbildung der Kinder zum Schwimmen und den Schwimmvereinen sowieso.

Also: auch hier wieder ein erkennbares Defizit, es sei denn, man wirft diesen Plan auf den Haufen. Danke.

### **Dr. Wieland Blees (55:00)**

Mein Name ist Dr. Wieland Blees. Ich möchte ein Statement zum Rhönring abgeben und habe da eine Frage an den Magistrat. Ich gehöre zu den vom Lärm am Rhönring betroffenen und der Rhönring soll 30-50% entlastet werden. Für mich ist jetzt ein wichtiger Punkt: Was macht, plant die Stadt für den Rhönring? In der Koalitionsvereinbarung von SPD/Grünen/FDP steht, dass Rückbaumaßnahmen, dort wo sie möglich sind, gleichzeitig mit der Planung zur Nordostumgehung geplant werden. Nun plant die Stadt allerdings überhaupt keine Rückbaumaßnahmen. Also auch am Rhönring nicht. Herr Stadtrat Wenzel teilte auf Anfrage schriftlich mit, dass z.B. auf dem Rhönring auch nach dem Bau der Nordosttrasse kein Tempo 30 eingeführt wird.

Jetzt habe ich viele Jahre im Bereich der Akustik gearbeitet. Wenn der Verkehr auf dem Rhönring tatsächlich um 50% reduziert wird, dadurch dass jedes zweite Auto herausgenommen würde (ich greife rein, ziehe es raus, dann ist es da nicht mehr), dann würde der Lärm (Lärm ist ja der Hauptpunkt am Rhönring) sich um 3 dB verringern. Jetzt ist es aber leider so, dass, wenn weniger Fahrzeuge fahren, beispielsweise in der Rush hour, dass dann schneller gefahren werden kann, dadurch kommt es zu einer Zunahme des Lärms. Was noch gravierender ist: wenn hinter den Ampeln schneller beschleunigt werden kann, weil die Strecke frei ist, kommt es auch zu einer Lärmzunahme, so dass die Anwohner des Rhönrings durch diese Reduzierung des Verkehrs sich keine Lärmreduzierung versprechen dürfen. Also da sind sie schlecht beraten, wenn sie meinen, es würde leiser werden. Ich erinnere mich auch an eine Anmerkung bei einer SPD-Veranstaltung im

Heiner-Lehr-Zentrum von einer Anwohnerin, wo die gesagt hat: „In der Rush hour ist es durchaus nicht am lautesten, weil da halt das Tempo reduziert ist und die Beschleunigungen reduziert sind.“

Dann bleibt der Feinstaub. 50% weniger Fahrzeuge heisst natürlich weniger Feinstaub. Allerdings: nicht weit entfernt ist der Kamin, über den die Schadstoffe ausgestoßen werden und da wird sehr viel mehr ausgestoßen werden, als auf dem Rhönring Reduzierung erwarten ist. [Applaus] Das heisst: auch da wird keine Entlastung zu erwarten sein, sondern lediglich eine Umverteilung der Zunahme.

Was wäre sinnvoll für den Rhönring? Sinnvoll wäre, Tempo 30 dort einzuführen. Das ginge auch sofort: das ist eine städtische Straße, da kann die Stadt Tempo 30 einführen. [Applaus]

Sie könnte auch auf dem gesamten Straßenzug Rhönring – Heinheimer Straße ein LKW-Durchfahrtsverbot einführen. [Applaus]

Sie könnte auch insgesamt eine sinnvolle Verkehrspolitik dort in dem Bereich machen [Gelächter, Applaus] und beispielsweise – wie Städte mit einem fortschrittlichen öffentlichen Nahverkehrssystem das haben – Ringbuslinien einrichten, dafür würde sich dieser Ring hervorragend eignen. Also das einfachste wäre, beispielsweise den L-Bus als Ringbus vom Ostbahnhof weiter zu führen, aber auch von der Kasinostraße, wo ja auch kein einziger Bus fährt, wäre es sinnvoll, ein Ringbussystem über den Rhönring und Spessarttring umzusetzen. [Applaus]

Davon würde der Rhönring und die Anwohner profitieren, aber die Stadt macht da nichts.

Jetzt ist meine Frage: warum setzt die Stadt nicht auf dem Rhönring Tempo 30 um? Das wäre sofort möglich. Und in der Heinheimer Straße hat der Umbau auch funktioniert. Ich erinnere mich noch, wie das vor – na, jetzt wird es 15 Jahre her sein – wie die Situation auf Heinheimer Straße war: da war extreme Verkehrsbelastung, da war noch Tempo 50. Mittlerweile ist die Heinheimer Straße zurückgebaut, die Verkehrsbelastung ist massiv reduziert worden. Also das war eine sinnvolle Maßnahme.

Ein Ringbus beispielsweise auf dem Rhönring. Wenn der nicht überholt werden kann, dann ist er auch in der Rush hour überhaupt nicht behindert, weil das Durchschnittstempo eines Fahrzeuges in der Rush hour erreicht der Bus allemal. Weil nämlich ein Bus dadurch, dass er immer an den Haltestellen hält, ein geringes Durchschnittstempo hat. Und man muss nur verhindern, dass er überholt wird, dann hat er immer nach jeder Haltestelle freie Bahn und kann auch in der Rush hour völlig ungehindert fahren. [Applaus] [Zeitermahnung von Hr. Gehrke]

Eine ganz kurze Anmerkung noch an den Herrn Bles: die 70% Schwerverkehrs-Entlastung gegenüber der Situation 2006: stimmt es, dass 2006 noch kein Feinstaub-Durchfahrtsverbot bestand, also dass hier die Situation vor dem Feinstaub-Durchfahrtsverbot verglichen wird mit der Situation mit Nordostumgehung, was ja eigentlich ein bisschen zweifelhaft wird. Meines Wissens ist das so: 2006 bestand das Verbot noch nicht, und da wurde die Befragung durchgeführt. Die Zahlen sind eigentlich nicht wirklich aussagekräftig. Dankeschön.

## **Georg Mehlhart (63:00)**

Guten Tag, mein Name ist Georg Mehlhart vom BUND. Wir haben vom BUND diesen Prozess ja auch sehr lange begleitet. Wir waren auch lange in den Gremien, die diesen Prozess begleitet haben, unter anderem auch deswegen, weil wir uns tatsächlich eine Entlastung der Innenstadt versprochen haben. Weil wir geglaubt haben, es wäre möglich, einen Rückbau der Straßen, die dann entlastet würden, durchzusetzen. Und durch unsere Teilnahme mit solchen flankierenden Maßnahmen tatsächlich etwas zu erreichen. Auch, muss man sagen, haben wir das gemacht, weil

vor drei Jahren nicht im Entferntesten absehbar war, dass eine so große Mehrheit in der Stadt auf einmal dieses Projekt nicht mehr will. [Applaus]

Man muss dazu sagen: das Projekt ist ja nicht neu, sondern ist, wie wir alle wissen, 20 Jahre alt und ich rufe die Politiker auf, die dafür verantwortlich sind: Sie haben ein Potemkisches Dorf gebaut! Im Rahmen der Untersuchung in den Arbeitsgruppen hat sich herausgestellt, dass dieses Potemkische Dorf nicht haltbar ist. **Haben Sie den Mut, davon zurückzutreten!** [starker Applaus]

Das Nächste ist: Es sind wirklich viele Vorschläge auch gemacht worden, es ist eine Belastung in Darmstadt da, auch in der Innenstadt, auch aus Gründen der Sünden der Vergangenheit, von denen hier nur noch ganz wenige verantwortlich sind (wahrscheinlich keiner). Aber wir müssen uns damit auseinandersetzen und gute Vorschläge sind gemacht worden, die auch sofort umsetzbar sind. Tempo 30 im Rhönring wäre eine ganz wichtige Maßnahme.

Sofort eine weitere Maßnahme zu den 70% ist z.B., wir könnten es alle dem Echo entnehmen, eine Umsetzung des Feinstaubverbots! [Applaus] Es fahren 70% der LKWs illegal durch Darmstadt! Wir können also im Grunde durch wirklich einfache und schnelle Maßnahmen gleiche Effekte für Darmstadt erreichen.

Ich wollte aber noch auf etwas anderes hinaus: Wir sind jetzt hier mit vielleicht 250 - 300 Leuten. 200 davon sind möglicherweise Leute, die unterschrieben haben, die gegen dieses Projekt sind und mit „Ja“ stimmen werden bei der nächsten Veranstaltung. Aber damit wir diese Maßnahme durchsetzen können auch wirklich bei dem Bürgerbegehren, brauchen wir deutlich mehr Stimmen, als der Oberbürgermeister bei der letzten Direktwahl erhalten hat. [Applaus]

Das heißt: dieses Quorum ist sehr hoch. Wir müssen uns vorstellen, dass jeder einzelne, der hier sitzt, bleibt alleine im Raum, **also alle anderen gehen raus und Sie bleiben sozusagen, die sie für dieses „Ja“ stimmen wollen, alleine im Raum und müssen den Raum wieder füllen mit Kollegen, die auch für das gleiche Projekt mit „Ja“ stimmen.** Das heißt, es ist wirklich eine Herausforderung. Und das ist auch nicht nur mit einer Veranstaltung abdeckbar. Deswegen wird die BI ONO auch eine ganze Reihe weiterer Veranstaltungen durchführen. Und deswegen bin ich auch sehr froh, dass das Echo wenigstens das Thema sehr prominent platziert hat. Aber trotzdem müssen wir uns bewusst sein: wenn sozusagen jeder, der hier sitzt, nochmal 200 Leute in den Raum produzieren muss, das ist aufwendig. Und das kostet auch Geld. Und dafür gibt es ein Spendenkonto, es ist beim BUND eingerichtet und Sie können darauf spenden. Lassen Sie es uns angehen, lassen Sie uns mutig sein! Auch nochmal Respekt vor der ONO, die das angeleiert hat, herzlichen Glückwunsch für den bisherigen Erfolg!

Hr. Gehrke (67:00)

Nach einer überschläglichen Zählung sind es etwa 350 Leute, die heute hier sind.

## Antworten auf die erste Fragerunde

### **Hr. Dr. Blees (67:20)**

Es waren jetzt mehr Statements als Fragen, deshalb fällt es mir schwer, auf alles einzugehen. Ich versuche es jetzt trotzdem an Hand meiner Mitschriften mal kurz.

Zunächst Mal wurde mehrmals angesprochen das Thema LKW-Fernverkehr. Hier ist zunächst dazu zu sagen: natürlich birgt die Nordostumgehung vor allem mit der Fortsetzung des Ausbaus der B26 jetzt im Raum zwischen Dieburg, Aschaffenburg Richtung Landesgrenze Bayern eine gewisse Gefahr, dass hier auch Fernverkehr auf diese Trasse gezogen wird. Das ist also unstrittig. [Applaus]

Es wurde das Mautproblem angesprochen. Das Bundesmautgesetz sieht Möglichkeiten vor, auch Bundesstraßen mit Maut zu belegen. Wenn sich die Gefahr konkret einstellt, dass die B26 eine Maut-Ausweichstrecke für die A3/A5 wird, dann möge zu diesem Instrument gegriffen werden, um dieser Gefahr zu trotzen. [Zwischenruf: wie viele Beispiele?] Bundesweit – ich habe sie nicht im Kopf – sind es vier oder fünf, nicht besonders viele bislang. [Lachen] Es wurde auch in Hessen, dazu können vielleicht Vertreter vom ASV noch mehr sagen, nach Einführung der Maut anhand von Dauerzählstellen, die in Bundesstraßen installiert sind, geprüft, welche Veränderungen sich ergeben haben. Für die B26 kann ich mich erinnern, dass es da keine signifikante Veränderung gegeben hat, auch wenn, das sage ich jetzt gleich dazu, die subjektive Wahrnehmung das eine oder andere Mal eine Andere sein mag.

Ich möchte hier auch gerne das aufgreifen, was Herr Nold eigentlich sehr schön ausgeführt hat. Auch der LKW-Verkehr: das ist nicht irgendwas anonymes, was sonstwo im Raum stattfindet. LKW-Verkehr ist so ähnlich wie der Stau, in dem ich stehe: das bin ich selbst, so ist auch der LKW-Verkehr das, was ich selbst erzeuge mit meinem Konsumverhalten, und darauf möchte ich an dieser Stelle auch deutlich hinweisen. [Applaus]

Es kann sein, dass es jetzt ein bisschen kunterbunt geht..

Auffahrt Ostbahnhof: Frau Wilker-Wirk, Sie sagten, die Nordostumgehung nützt den Darmstädtern nichts. Das trifft insofern zu, als sie als Route für den innerstädtischen Verkehr, für innerstädtische Relationen kaum was nützt, das ist vollkommen richtig. Aber das sind innerstädtische Relationen, wo wir eigentlich sowieso hoffen, dass die Leute eher mit dem Fahrrad fahren oder den ÖPNV nutzen. [Gelächter] Dem Darmstädter nützt es natürlich auch und diese Verkehrs[..] gibt es ja zu Genüge, wenn Sie ins Umland wollen. Das sind ja nicht nur die Landkreis-Bewohner, die in die Stadt wollen, sondern umgekehrt, die verstehen diese Verkehrs[..] ganz genauso. [Zwischenruf Fr. Wilker-Wirk: Das können wir heute schon!]

In der ursprünglichen Planung war eine Abbiegebeziehung in die Innenstadt vorgesehen, so dass man auch aus der Stadtmitte links abbiegen kann in den Tunnel. Es hätte dann diese Rampe in der Landgraf-Georg-Straße an diesem Wohnblock bedeutet. Man hat dann festgestellt, dass diese Abbiegebeziehung recht gering in Anspruch genommen wird. Etwa 1000 Fahrzeuge/Tag. Man hat dann in Abwägung mit den Nachteilen dieser Rampe, die ja unmittelbar vor dem Wohnblock entstanden wäre, davon abgesehen, diese Relation herzustellen. Das nur zur Planungshistorie.

Fragestellung „Die Nordostumgehung erzeugt mehr Verkehr“: es ist tatsächlich so, das gesamte Verkehrsaufkommen in der Kernstadt Darmstadt (ohne Wixhausen, Arheiligen, Kranichstein, Eberstadt) wird um 1300 Kfz/Tag zunehmen. Das verteilt sich im Netz. Man muss sich vorstellen, dass die Nordostumgehung ja einen gewissen Verkehr anzieht aus den anliegenden Straßen, das rutscht so nach. So ähnlich, wie man am Strand ein Loch gräbt und der Sand rutscht nach und der rutscht dann eben auch von ausserhalb der Stadtgrenzen was nach innerhalb der Stadtgrenzen.

Wie man die 1300 Kfz Verkehrszunahme in der Beziehung zum gesamten Durchgangsverkehr, das überlasse ich Ihnen. 1300 Kfz zu einer Gesamtzahl von 45.000 bis 46.000 Fahren Durchgangsverkehr insgesamt.

Ich habe ja auch persönlich sehr viel Respekt vor den Unterschriften, die die BI ONO gesammelt hat. Ich sage auch gleich mal dazu: wenn all die Leute gleichzeitig hätten mit unterschreiben müssen, dass sie 10% weniger Auto fahren, [empörte Zwischenrufe] dann wäre das möglicherweise anders.

Der Verkehr, der uns hier belastet, das sind letztlich auch wir alle selbst. Ich meine, ich gehe davon aus, dass die meisten von Ihnen Fahrradfahrer, Fußgänger, ÖPNV-Nutzer sind, aber es geht darum, wenn wir nachhaltige Reduzierung des Verkehrs wollen, wie die ONO fordert, dann brauchen wir auch ganz nachhaltige Verhaltensänderungen. [schwacher Applaus]

Verkehrsmodellierung ist eine ziemlich schwierige Geschichte, das gebe ich zu. Das lässt sich auch nicht 1:1 vermitteln. Ich selbst musste mir das auch schwer erarbeiten. Gehen Sie aber davon aus, diese Verkehrsmodellierungen sind ja die Grundlage für die Begründung der Straße im Bebauungsplan. Das heisst, diese Verkehrsmodellierungen müssen auch einer rechtlichen Überprüfung standhalten. Das heisst, wir haben mit dem, was die Wissenschaft und die Kunst des Verkehrsmodellierens im Moment hergibt, haben wir gearbeitet, haben das mit verschiedenen Experten abgestimmt, haben das auch mehrfach vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen, das ja den Bund hier vertritt, abgestimmt, und wir haben, denke ich, das getan, was für eine Zukunftsprognose auf jeden Fall möglich ist. Also: gepuscht wurde hier mit Sicherheit nicht. Weil wie gesagt, das muss im Zweifelsfall einer gerichtlichen Überprüfung standhalten und daraufhin haben wir gearbeitet. Und damit Sie nicht das Risiko zu gering schätzen: es gibt durchaus Planungsverfahren, die in der Umsetzung vor Gericht an ungenügenden Verkehrsprognosen gescheitert sind.

LKW-Anteil 70% - welche Ziele hat der LKW-Verkehr? Diese Erhebung hat sich schon mit dem Feinstaub-Durchfahrtsverbot stattgefunden. Vom System her haben wir die verbotenen Durchfahrten herausgehalten, das heisst systematisch wird der Verkehr, der sich über die Nordostumgehung konzentrieren lässt, eher noch unterschätzt.

Die Erhebung war im Frühjahr 2006 nach Inkrafttreten des Feinstaub-Durchfahrtsverbotes. Das heisst, wenn das Verbot wirksam war, wenn auch nur in gewissem Umfang, dann sind in der Erhebung diejenigen LKW herausgefallen, die nicht durchfahren durften, die ein entferntes Ziel haben. Beispielsweise in Richtung Autobahn. Und das sind genau die LKW, die man eher noch auf die Nordostumgehung schleusen kann als diejenigen, die den Karstadt beliefern, weil die werden die Nordostumgehung mit Sicherheit nicht nutzen. Sollen sie ja auch gar nicht, der Karstadt soll ja beliefert werden.

Zum Feinstaub-Durchfahrtsverbot noch eine Bemerkung: Machen Sie sich keine Illusionen über die Nachhaltigkeit, das heisst die Dauerhaftigkeit dieses Feinstaub-Durchfahrtsverbotes. Die Verbote oder auch Umweltzonen haben ja ein bestimmtes Ziel, nämlich möglichst schnell möglichst saubere Fahrzeuge, LKWs wie PKWs, auf die Straßen zu bringen. Die sogenannte Flottenerneuerung zu beschleunigen. Das ist nur eine Frage der Zeit, bis die LKW-Flotte so „sauber“ ist, die technischen Technologien liegen dafür vor, dass der LKW-Verkehr zumindest für die Feinstaub-Emissionen keinen so nennenswerten Anteil macht, dass man ein Recht hat, ihm auszusperren. Das nur als Perspektive. Das ist keine Maßnahme, die auf alle Ewigkeit zementiert ist.

Wir haben im Zuge des Schadstoff-Gutachtens untersuchen lassen, wie sich die Luftschadstoff-Emissionen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet ändern im Folge der Nordostumgehung. [...] Insgesamt acht verschiedene Stellen im Stadtgebiet. [zeigt auf Folie]

Zwischen heute und 2015 ohne Nordostumgehung schon deutliche Rückgänge, vor allem in der

Hügelstraße. Das liegt einfach daran, dass zwischen heute und 2015 die Autos sauberer werden.

[..] Die Emissionen nehmen aber auch an einer Stelle zu in Folge der Nordostumgehung, das ist der Martin-Luther-King-Ring, wo tatsächlich mehr Verkehr draufkommt. Jetzt kann man gegeneinander abwägen, wo die Gefährlichkeit größer ist, im Martin-Luther-King-Ring oder in den Innenstadtstraßen, das überlasse ich Ihrer Beurteilung.

### **Herr Stadtrat Wenzel (82:05)**

Es ist durchaus keine Selbstverständlichkeit, dass solche Straßen im Rahmen eines Bebauungsplanes behandelt werden. Planfeststellungsverfahren sind dafür das Übliche.

[..]

(85:45)

Um mit einer Hoffnung gleichweg aufzuräumen: Der Rhönring/Spessarting werden natürlich nicht zu einer Spielstraße oder verkehrsberuhigten Bereich werden. Das wird weiterhin eine Hauptverkehrsstraße bleiben. Allerdings mit weit weniger Verkehr, weit weniger Belastung. Und es wird auch keine Tempo-30-Zone werden. Es handelt sich um eine Hauptverkehrsstraße, die wie nicht einfach so nach Gutdünken mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung versehen können, versehen dürfen. Es gibt in Darmstadt und darüber hinaus sehr viele freudige Bürger, die dann gleich beim Rechtsanwalt auf der Matte stehen. Wir hatten einen Fall in Arheiligen, in der Messeler Straße, Jägertorstraße: dies ist der Stadt untersagt worden, Tempo 30 einzuführen bzw. es musste wieder zurückgenommen werden. Da kann ich Ihnen keine Hoffnungen machen, dass das Tempo 30 wird.

[..]

Frau Crook hat gesagt: warum sind keine Alternativen untersucht worden? Natürlich sind auch Alternativen untersucht worden, und natürlich könnte man die Diskussion von vor 30 Jahren wieder aufgreifen: ist denn nicht die Trasse übers Oberfeld, die Trasse in den anderen Bereichen auch? Diese Diskussionen sind lange auch geführt worden, erbittert, engagiert will ich sagen auch geführt worden, führten eben zu diesem Ergebnis. Und Herr Dr. Blees hat es meiner Meinung nach sehr anschaulich gemacht, dass je weiter weg eine Umgehungsstraße ist, desto weniger hat sie das Potential, den entsprechenden Verkehr aufzunehmen.

[..]

Die Diskussion darüber wird sicherlich nicht mit dem heutigen Tag abebben, sie wird sicherlich intensiviert werden. Ich halte das auch für durchaus sinnvoll, denn diese Maßnahme hat eine Langzeitwirkung für die Stadt.

[..]

### **Oberbürgermeister Walter Hoffmann (89:30)**

Wir haben sehr lange hier oben geschwiegen. Das hat auch seinen Grund: wir führen ja diese Bürgerversammlungen durch seitens des Magistrates und der Stadtverordnetenversammlung, um Ihre Meinung zu hören. Das ist der entscheidende Punkt. Der Magistrat hat eine Entscheidung getroffen, und diese Bürgerversammlung hat zum Ziel: deckt sich eigentlich die Meinung des Magistrates mit der der Bürgerschaft?

[..]

Die tägliche Praxis ist, dass wir überwiegend kritisiert werden, weil wir zu wenig für den Individualverkehr machen. [...] Wir kriegen permanent Vorwürfe, dass wir in dieser Stadt zu wenig Straßen haben, dass die vorhandenen Straßen im schlechten Zustand sind und so weiter.

[..]

Die aktuelle Situation, die schwierige finanzielle Situation der Stadt Darmstadt hat mit der Nordostumgehung zunächst einmal gar nichts zu tun. Das heisst: ob wir die Nordostumgehung bauen oder nicht, es wird im Moment keines der Probleme der Stadt Darmstadt lösen.

[..]

### **Herr Partsch (99:00)**

Ich wollte mal die Ausführungen des Oberbürgermeisters ergänzen hinsichtlich des Mobilitätsbedarfs in unserer Stadt. Es gibt neben dem Wunsch nach einer Verbesserung der Straßenverkehrssituation, das ist zumindest meine Kenntnis als Jugend- und Solardezernent, auch den Wunsch insbesondere von Kindern und Familien, von jungen Menschen, von älteren Menschen, von Menschen mit Handicaps, nach einer deutlichen Verbesserung des ÖPNV [Applaus] und nach mehr Fahrradwegen. [Applaus]

Es ist nicht so, dass sozusagen vornehmlich nach mehr Straßen und besseren Straßen in der Stadt gerufen wird, es gibt da durchaus ein differenziertes Bild. Wir haben beispielweise eine Umfrage gemacht im Rahmen der Altenhilfeplanung „Selbstbestimmt älter werden in Arheiligen“. Da ergibt sich ein ganz anderes Bild. Die älteren Mitbürger in Arheiligen wollen jetzt nicht unbedingt einen Ausbau der Straßenverkehrssysteme, sondern nur Punkte: Stärkung der Mobilität durch Ausbau des ÖPNV auch in die einzelnen Quartiere hinein. Und es ist so, dass wir natürlich, und da unterstütze ich das, was der Oberbürgermeister gesagt hat, mit der Gleichwertigkeit der Verkehrsmittel: dass wir in alle Bereiche investieren, ich will das nur nochmal deutlich machen. Es gibt auch eine starke Nachfrage nach anderen Verbesserungen im Verkehrssystem der Stadt Darmstadt.

[..]

Die Investitionen in die Nordostumgehung stehen in Konkurrenz zu Investitionen in die soziale Infrastruktur.

[..]

## Zweite Fragerunde

### **Anke Steffens (103:30)**

Mein Name ist Anke Steffens, ich bin auch bei der BI ONO. Nachdem ich mir das heute Abend alles angehört habe, wie wir alle, die wir hier im Raum sind, steht für mich irgendwie die ganz große Frage im Raume: wo ist denn jetzt der Nutzen für Darmstadt und seine Bewohner aus diesem Projekt in Relation zu den Kosten und Opfer, die Darmstadt dafür erbringen muss? Ich muss das jetzt nicht mehr en detail aufführen alles, das ist klar: wir zerstückeln den Bürgerpark, die Liegewiese vom Nordbad, wir treiben eine Trasse durch ein ganz idyllisches Gebiet von Darmstadt. Dann möchte ich an die Buchsbaumanlage erinnern, parallel zur Bahn, die dann zum Opfer fällt und auch in der Form an dieser Stelle nie mehr entstehen kann.

Weiter am Ostbahnhof und hinten raus am Woog oder durchs Woogsviertel, Vivarium, alles was dahinten den Darmstädter Ostwald betrifft, und noch dazu eine Splittung zwischen dem kulturellen Ensembl, nämlich der Mathildenhöhe und der Rosenhöhe. Ich sehe da ganz viele Sachen, die beeinträchtigt werden. Sachen, die uns als Darmstädter ganz wertvoll sein müssten und die wir eigentlich auch erhalten sollten.

Das ist ein Aspekt gegenüber anderen Sachen, die wir momentan noch gar nicht abwägen können. Die geringen Vorteile, die zur Sprache gekommen sind, dass hier und das die Emissionen etwas weniger werden und die Verkehrsbelastung auf verschiedenen Straßen etwas zurückgeht. Ich meine, in einem viel zu schwachem Maße.

Dem gegenüber steht, dass wir insgesamt unterm Strich in Darmstadt viel mehr Verkehr haben werden. [Applaus] Der dann zwar vielleicht durch den Tunnel läuft, aber die Abgase und alles fällt wieder auf uns zurück, wenn es aus dem Schornstein kommt. [..]

Das sind alles Dinge, die wir in Kauf nehmen, das ist eigentlich für mich nicht verständlich.

Noch einen Aspekt würde ich gerne ansprechen: wie gehen wir eigentlich mit unseren kommenden Generationen um? Was hinterlassen wir denen? Neulich war eine Umfrage im Echo zu lesen, die im Rahmen der Cebit veranstaltet wurde. Was ich da sehr interessant fand und was sich durchaus in meinem Bekanntenkreis widerspiegelt: der Stellenwert des Autos bei den jungen Leuten, die Anfang bis Mitte 20 sind, ist längst nicht mehr so hoch wie er bei unserer älteren Generation ist. Da sind ganz andere Sachen wichtig, z.B. Internet. Und über das Internet läuft auch die moderne Arbeitswelt zum Teil schon ab. Wir müssen nicht mehr unbedingt vor Ort sein, wenn wir unserer Arbeit nachgehen. [..] Es wird ja nicht mehr, was wir jetzt durch eine weitere Straße abfangen müssen. Da sollte man auch mal die Aspekte der modernen Arbeitswelt und der Wertigkeit des Autos für die nachfolgenden Generationen mehr berücksichtigen.

### **Frau Andresen (108:0)**

Mein Name ist Andresen und ich komme aus der [..]-Siedlung, die in Arheiligen-Süd liegt.

Wenn ich mir die Straße so fast vor meiner Tür vorstelle, ich fahre also mit dem Fahrrad oder ich laufe Richtung Bürgerpark aus der [..]-Siedlung im Schreberweg und da stelle ich mir vor, ich komme zum Martin-Luther-King-Ring, wo nicht nur 23000 Kfz fahren werden, sondern sogar 40.000-50.000. Auf jeden Fall wird es dort sehr laut. Und dann stelle ich mir vor: ringsherum sind Lärmschutzmaßnahmen. Lärmwälle, Lärmwände. Das wird gar nicht so schön. Und wenn ich mir dann vorstelle, an der Marburger Straße. [..] Lärmniveau von 220 laut Gutachten. [..]

Stelle ich mir jetzt den Overfly über die Frankfurter Straße vor. Jetzt muss man sich mal vorstellen, es wäre ein chemischer Unfall in der Firma Merck. Wie will man diese Kreuzung dann ganz schnell räumen? Was sagt die Tunnelrichtlinie von 2004? Warum hat der Tunnel nur eine Röhre?

Die Autos, die in den Tunnel hineinfahren – genau am Tunnelende sollen 10% mehr Schadstoffemissionen auftreten. Der Westwind würde dann diese Schadstoffe auf die [...]Siedlung und nach Kranichstein reinwehen. Die Emissionen aus dem Abluftkamin würden im Bürgerpark bleiben bei entsprechender Wetterlage. [...]

[...] Keine Spielalternativen zum Bürgerpark während der Bauarbeiten [...]

[...]

Am Ostbahnhof ist es für mich ganz schlimm, wenn ich mir diesen Bahnhof betrachte. Wir versuchen jetzt immer irgendwie was neues zu bauen. Würden wir doch nur mal etwas erhalten, was wir haben! [Applaus]

[...]

### ***Ein Befürworter (115:50)***

Ich bin Darmstädter Bürger, ich höre mir diese Veranstaltung an und ich merke, dass hier vieles hochemotional argumentiert wird. [...] Viele Sachen überhaupt nicht beitragen zum Thema Nordostumgehung und es kommt mir weiterhin so vor, als ob dies eine Veranstaltung wäre der Gegner der Nordostumgehung. Es mag sein, dass diese Leute sich mehr engagieren. [...] Ich muss Ihnen eins sagen: der gesunde Menschenverstand sagt mir: wenn eine vierspurige Schnellstraße mitten in einer Großstadt endet, ist das ein unmöglicher Zustand. Und ich sage Ihnen auch, ich bin für die Nordostumgehung und für mich gibt es da ein ganz klares Argument: 23.000 Autos fahren weniger durch Darmstadt, als sie dies zur Zeit tun.

### ***Brigitte Gotthold (117:25)***

Brigitte Gotthold, Bürgerinitiative ONO. Mein Anliegen war jetzt, an die verantwortlichen Politiker eine dringende Bitte oder einen Appell zu richten, dass Alternativen in der Verkehrspolitik etwas stärker bedacht werden und man sich nicht von vornherein festlegt darauf, dass es so, wie es schon immer gewesen ist, auch weitergehen müsste. Ich möchte gerne zwei bis drei Möglichkeiten in den Raum stellen, wie das aussehen könnte. Auch unter dem Aspekt, dass wir in einer Wissenschaftsstadt leben, wo ich meine, dass wir uns Kreativität und Innovation durchaus leisten sollten auch im Vorausdenken oder im Nachdenken über Mobilität und Verkehr.

Das könnte z.B. so aussehen, dass wir zu diesem Thema der LKWs Güterverteilzentren auf die Agenda bringen. Das ist glaube ich schon mal betrachtet worden. Ich bin aber der Meinung, dass man bestimmte Dinge, auch wenn die mal versanden, nicht so schnell aufgeben sollte, wenn es wirklich um so grundlegende Themen geht, wie ein europaweites Phänomen, was heute schon öfter angesprochen worden ist, also dieses LKW-Aufkommens.

Wenn Darmstadt sich sozusagen im Zentrum dieses Problem befindet oder diesen Verkehr einlädt, wäre es eine Sache, die des gründlichen Nachdenkens wert ist, dass die Stadt sich nicht nur als ein einzelnes, kleines, als eine lokale Agglomeration sieht, sondern dass sie in der Politik übergreifend denken und dass auch in regionale und überregionale Zusammenhänge einbringt.

Das zweite wäre etwas näher an Darmstadt heranliegend: Bitte lassen Sie nicht das Thema

aufkommen, dass Stadt und Umland gegeneinander ausgespielt werden. Ich denke, sowohl die Stadt als auch das Umland haben ein Interesse daran, dass der Verkehr dazwischen fließt und dass eine Mobilität möglich ist, die die Interessen auf beiden Seiten zufrieden stellt. Das bedeutet aus meiner Sicht, dass wir in Darmstadt initiieren könnten, dass es z.B. runde Tische gibt, wie der ÖPNV und beispielsweise Fahrgemeinschaften gefördert werden können, und zwar mit den umliegenden Gemeinden, von denen ganz Bestimmte meines Wissens nach 50% des Pendlerverkehrs nach Darmstadt stellen. So dass es durchaus eine übersichtliche und lohnende Sache sein könne. Das setzt voraus, dass wir einen grundsätzlichen Good-will unterstellen, dass auch eine Bevölkerung, die ans Auto gewöhnt ist, bereit ist, umzudenken. Dass sie vielleicht auch im Blick hat, dass die Klimasituation das fordern könnte, und dass wir ein bisschen mehr unterstellen, dass solche Veränderungen möglich sind, wenn sie von der Politik auch angeboten werden.

Daher meine Bitte, das auch von der finanziellen Seite her zu unterstützen, dass wir nicht uns daran gewöhnen, dass nur Abwrackprämien selbstverständlich sind in diesem Land, sondern dass wir anfangen, uns vorzustellen, dass Verkehr anders finanziert werden kann. Indem wir auf die Dinge Gewicht legen, die eine andere verkehrliche Struktur möglich machen.

Dazu würde Beispielsweise auch eine ernsthafte Prüfung hier in der Region gehören: was bedeutet es, die Odenwaldbahn, die ja zwar schon teuer genug war, aber auch sehr erfolgreich ist, weiter auszubauen. Die Bedarfsanalyse für einen zweispurigen Ausbau ist meines Wissens nach nicht gemacht worden. Sie sollte ernsthaft auf die Agenda gesetzt werden.

Welche Möglichkeiten gibt es, mit Park and Ride diese Bahn weiter zu nutzen, da kann man sicherlich das Eine oder Andere noch andenken, vielleicht auch wieder verwerfen, das sind Dinge, die einfach die Idee bestärken sollen und auch mit der Bitte um Ernsthaftigkeit, andere Möglichkeiten zu prüfen, dass eine andere Mobilität möglich ist.

## Antworten auf die zweite Fragerunde

### **Hr. Wenzel (122:30)**

Ich möchte Ihnen da fast vollständig beipflichten.

[..] Ich hatte 2004 das erste Gespräch mit Vertretern der Bahn-Tochter Railion und den die in Darmstadt Nord-West, d.h. Eisen-Hoffmann, Donges, Evonik Röhm, damit zu tun haben. Die sagen: „Liebend gerne würden wir unsere Güter mehr auf die Schiene bringen, aber die Züge sind zu teuer, sie kommen nicht und das ganze Know-how seitens des Anbieters ist nicht vorhanden. Wir haben jetzt in der übernächsten Woche ein Gespräch, wieder die gleichen Personengruppen, wo wir versuchen wollen, hier eine höhere Akzeptanz zu erreichen, weil wir haben als Stadt Darmstadt auch die Industriegleise, die wir unterhalten müssen. Das kostet zwar nur im Jahr 75.000 Euro, nur wenn da keiner drauf fährt, ist es genauso schwierig.

Ich pflichte Ihnen da völlig bei, dass wir hier über die Region hinaus zu einer abgestimmten Aktion kommen müssen. Das gibt mir das Stichwort „Stadt und Land – Hand in Hand.“ Natürlich macht Verkehrspolitik nicht an der Stadtgrenze oder der Kreisgrenze Halt. Und natürlich sind Sprit-spar-Kurse, Fahrgemeinschaften oder Park-and-Ride-Systeme eine sinnvolle Ergänzung dessen, was wir hier auch vorhaben. Das meinte ich ja vorhin, dass es eben keine Einbahnstraße ist in der Verkehrspolitik und dem Verkehrsentwicklungsplan, sondern dass es eine gleichberechtigte Wahrung aller Interessen gibt. Jeder weiss, dass das Fahrrad im Rahmen von 4-6 km natürlich das günstigste Verkehrsmittel ist, aber wir müssen auch – und da finde ich Ihre Anregung sehr gut – den Landkreis bitte und auffordern, da etwas mehr noch zu tun. Er hat schon etwas getan: er hat nämlich, nachdem wir in der Stadt mit den Partnern den Verkehrsentwicklungsplan in dieser ganzen Zeit diskutiert haben und zum Abschluss gebracht haben, auch einen Verkehrsentwicklungsplanungsprozess selbst ins Leben gerufen – im Übrigen mit den gleichen Büros, die hier in Darmstadt auch tätig sind, so dass da auch eine Vergleichbarkeit der Zahlen [..] erreicht werden kann.

Zwei kurze Sätze noch mal zum ÖPNV: Hervorragend, Odenwaldbahn! Kostet einen Haufen Geld, hat aber auch einen Haufen Nutzen für uns alle. Sind wir sehr dafür. Wir wissen, dass die Firma Merck ein Interesse hat, dass nicht nur die Züge aus Richtung Süden öfters halten, sondern auch aus Richtung Norden. Von Frankfurt, weil viele Leute auch bei Merck arbeiten, die gerne damit fahren werden. Das ist sicherlich ein richtiger Schritt, und wir haben den ÖPNV im Bereich des schienengebundenen Verkehrs bisher **noch** massiv unterstützt, denken Sie an den S-Bahn-Halt Arheiligen oder Lichtwiese, wo wir auch für viel, viel Geld, muss man sagen, diesen Halt eingerichtet haben mit dem Nutzen, dass eben weniger Studierende mit dem Auto oder Fahrrad (von mir aus können sie auch Fahrrad fahren), aber aus der Region halt weniger mit dem Auto, sondern mit der Bahn fahren. Das sind, meine ich, Beispiele dafür, dass unsere Verkehrspolitik insgesamt des Magistrats eben nicht eindimensional, scheuklappenartig ausgerichtet auf den bloßen Ausbau von Straßen.

Im Übrigen: Frau Andresen, ich unterstütze Sie voll und ganz, dass der Ostbahnhof in einem bemerkenswert schlimmen Zustand ist. Das ist aber nicht der Oberbürgermeister [..], es ist die Bahn AG. Entschuldigung, die Bahn AG hat diesen Bahnhof seit 40 Jahren verrotten lassen. Und es kann nicht sein, da muss man auch so ehrlich sein, zu sagen, naja, dann übernimmt es die Stadt innerhalb von einem Jahr und saniert. Das geht auch nicht.

## **Hr. Feuchtinger (126:30)**

Stadtrat Wenzel hat wiederholt das Stichwort von der Gleichberechtigung der Verkehrsmittel gesprochen. Ich meine, es ist erforderlich, dass wir uns hierüber eine absolut gemeinsame Vorstellung bilden. Ich will nur sagen, in welche Richtung meine Vorstellung geht bezüglich dessen, was wir in der Richtung realisiert haben. Wir sind sicher im Bereich des Ausbaus des ÖPNV in den vergangenen Jahren ein ganz großes Stück weiter gekommen. Wir sind nicht weitergekommen bezüglich des Ausbaus des Radwegenetzes. Wir sind nicht sehr viel weitergekommen, was die Gleichberechtigung von Fußgängern in der Innenstadt betrifft. Insofern meine ich: wenn wir uns einig sind über das Ziel „Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel“, und da zähle ich jetzt den Fußgänger mit dazu, dann haben wir eine ganze Menge im Bereich des Umweltverbundes zu tun.

Ich betrachte die Weiterführung der Verkehrsentwicklungsplanung, die ebenfalls Bestandteil der Beschlusslage der Koalition ist, bezüglich der Nordostumgehung, halte ich für eine ganz grosse Chance, in diese Richtung noch weitere Aktivitäten durchzuführen, in diese Richtung weiterzugehen. Die Grundlagen dafür sind gelegt, auch hier gibt es ausgezeichnete Konzepte, ausgezeichnete Planansätze. Die müssen weiterentwickelt werden. Aber es ist keinesfalls so, dass im Kraftfahrzeugbereich, dass im MIV-Bereich wir hier in dieser Stadt eine Situation vorfinden würden, die diesen Verkehrsträger auf gleiche Augenhöhe stellt mit Fußgängern, mit Radfahrern, mit dem ÖPNV. Wir sind im ÖPNV ein großes Stück weiter gekommen, aber im Bezug auf Radwege, im Bezug auf Fußgängerbeziehungen haben wir eine ganze Menge zu tun. Ich glaube, dass muss klar sein, und wenn wir hier von Gleichberechtigung der Verkehrsträger sprechen, dass das unser gemeinsames Ziel ist.

## Dritte Fragerunde

### **Karl Nungesser (129:0)**

Mein Name ist Karl Nungesser, ich wohne in Arheiligen, fahre mit dem Fahrrad jeden Tag in die Stadt und überquere dabei den Rhönring. Und sehe, dass die Situation dort wirklich ganz schlimm ist. Deshalb war ich lange trotz ökologischer und finanzieller Bedenken für diese Nordostumgehung.

Bei einer näheren Beschäftigung kommen mir doch große Zweifel, ob die versprochene Entlastung des Rhönring wirklich dauernd und merklich stattfinden wird. Aus dem Echo habe ich entnommen, dass der Verkehr am Botanischen Garten um 60% steigen wird, wenn die Nordostumgehung kommt. Gegenüber dem Zustand, wenn sie nicht kommt bis 2015. Die absoluten Zahlen lese ich auch noch vor, weil die haben mich echt erschüttert: 25000 Kfz jetzt, dann über 40000 Kfz. Das heisst, 15800 Kfz werden zusätzlich am Botanischen Garten entweder aus der Stadt rausfahren oder in die Stadt reinfahren. Und von daher vermute ich mal, dass der Bürgerpark nur dazu dient, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen, der durch genau diesen Tunnel entsteht. [Applaus] Und der Rhönring gewinnt überhaupt nichts.

Wir wissen, dass Straßenbau immer zusätzlichen Verkehr anzieht. Das ist klar, wenn man schnell voran kommt, dann nutzt man diese Straße. Wenn man nicht schnell voran kommt, überlegt man sich Alternativen. Und wir haben genau diese Entwicklung in den 60er Jahren gehabt. Dass die Odenwaldbahn so verrottet ist in den 50er und 60er Jahren, lag ja daran, dass man mit dem Auto über die B45, über die B26 sehr viel schneller in die Stadt kam als mit der Bahn. Jetzt haben wir die Odenwaldbahn. Die wird genutzt. [...] Nur: wenn ich jetzt einen Tunnel baue, dann besteht doch die Gefahr, dass Leute, die jetzt mit der Odenwaldbahn zum Nordbahnhof fahren, sagen: Ach, ein bisschen bequemer ist es mit dem Auto doch, und 10 Minuten schneller bin ich auch, und dann wieder aufs Auto umsteigen. Das ist nur ein Punkt dafür, dass es da vielleicht mehr Verkehr gibt.

Ich befürchte also, dass der Zuwachs letztenendes durch den Tunnel läuft, aber der Rhönring nicht entlastet wird. Und dafür gibt es ein paar Argumente:

Die Dieburger Straße ist zum Beispiel überhaupt nicht angeschlossen an die neue Trasse. Die Leute, die aus dem Osten von Dieburg kommen über die Dieburger Strasse am Oberwaldhaus vorbei, die müssen den Rhönring benutzen. Wer zur Kasinostraße will – und das ist nach meiner Beobachtung die Mehrheit der Autofahrer, die den Rhönring benutzen – oder von der Kasinostraße kommt, der fährt nicht zum Nordbahnhof und dann zur Kasinostraße, sondern die fahren weiter durch den Rhönring. Insofern ist es ja konsequent, Herr Wenzel, was Sie mir geschrieben haben, was Sie heute Abend auch gesagt haben, der Rhönring wird Hauptverkehrsstraße bleiben.

[Auflistung der Tempo-30-Bereiche]

Nur im Falle des Rhönrings wollen Sie da nicht ran, und Sie wissen genau, warum: der Verkehr wird dort so groß sein, dass das nicht geht. Und insofern sind die Versprechungen an die Anwohner des Rhönrings, dass eine merkliche Entlastung stattfindet, für mich ausserordentlich unglaubwürdig. [Applaus]

Die Heinrichstraße wird ja sowieso nicht entlastet, das sagen ja die offiziellen Prognosen auch [...]. Wie wird das jetzt ablaufen? Durch den Tunnel wird man sehr rasch bis zur Arheiliger Straße kommen. Dann kommt die Einfädelung Martin-Luther-King-Ring. Da kommt vermutlich eine Ampel hin. Ich könnte mir vorstellen, dass es entweder im Martin-Luther-King-Ring oder im Tunnel einen Rückstau gibt. Vermutlich wird der Martin-Luther-King-Ring benachteiligt, weil im Tunnel wird man nicht so gerne Rückstau haben wollen. Die Leute, die in der Kranichsteiner Straße

entlangfahren, sehen: Rückstau auf dem Martin-Luther-King-Ring? Dann fahre ich doch weiter auf der Kranichsteiner Straße und fahre den Rhönring runter und habe einen glatten Weg. Die nächste Kreuzung haben wir am Bauhaus. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es da zügig voran geht. Tacke-Knoten! Dann die Enge bei der Bahn-Unterführung! Wir werden da jede Menge Staus bekommen. Ich weiss genau, dann kommt wieder der Ruf: wir müssen neue Straßen bauen, wir müssen ausbauen, wir müssen großzügigere Kreuzungen bauen. Das ist doch immer die Konsequenz: ein Stau wird verlegt, ein paar Kilometer weiter in die Stadt rein. Früher hatten wir den Stau auf der B26 an der Heinrichstraße, jetzt haben ihn am Ostbahnhof, in Zukunft haben wir ihn spätestens am Tacke-Knoten. Der Ruf nach Verbesserung wird laut.

Und im Gegensatz zum Cityring ist das keine Einbahnstraße. Es ist nicht möglich, so was wie eine grüne Welle zu machen, weil wenn man in beide Richtungen fährt, kann man nicht die Ampeln gleichschalten. Am Cityring geht das! Und deshalb wird der Cityring auch weiterhin die bevorzugte Rennstrecke für die LKWs bleiben, wenn Sie nicht das Feinstaubverbot wirklich kontrollieren. Und dazu sind Sie ja nicht in der Lage!

### **Jörg Urban (136:05)**

Mein Name ist Jörg Urban, ich bin Vorsitzender des ADFC Darmstadt. Wir haben ja gehört, die Nordostumgehung wird sehr viel Geld kosten. Die Stadt muss einen erheblichen Teil dieser Geldsumme selber aufbringen. Die Frage, die sich für mich stellt: steht zu befürchten, dass dann noch weniger Geld für den Radverkehr zur Verfügung steht? Bereits jetzt spart die Stadt ja am Radverkehr. Ich kann die Ausführungen von Herrn Oberbürgermeister, dass die Verkehrsarten gleichberechtigt behandelt werden, in meiner Praxis keineswegs feststellen. Wir sitzen ja auch mit der Stadt zusammen in entsprechenden Gremien und da hören wir immer nur wieder: es ist kein Geld da, es ist kein Geld da, es ist kein Geld da. Selbst für die kleinsten Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen ist kein Geld da.

Die städtischen Ausgaben für den Radverkehr sind nach unserer Kenntnis im Vergleich zu fahrradfreundlichen Kommunen lächerlich gering. [Applaus]

So haben wir schon gehört, die Stadt Frankfurt hat gerade ein Projekt aufgelegt, wo sie mehrere Millionen [Euro] ausgibt für den Fahrradverkehr. Auch die Stadt Münster mit 280.000 Einwohnern, also gerade mal doppelt so groß wie Darmstadt, gibt eine Million Euro pro Jahr für den Radverkehr aus.

Radförderung ist keine Gunst, sondern ein Beitrag zu intelligenter und zukunftstauglicher Mobilität. In Darmstadt fehlt es vor allem an städtischen Bediensteten, die sich hauptsächlich mit dem Radverkehr beschäftigen. [Applaus] Nach unserer Kenntnis gibt es da keinen Einzigen. Es gibt keinen Fahrradbeauftragten zum Beispiel. Begründet wird dieses auch wieder mit dem chronischen Geldmangel. Selbst kleinste Verbesserungen sind nicht finanzierbar.

Die Radwege in Darmstadt sind zu einem erheblichen Teil in beklagenswertem Zustand. Dies ist teilweise so schlimm, dass die Benutzung von Radwegen gefährlich ist, [Applaus] beispielsweise in der [...]straße, wo wir Wurzelaufbrüche bis zu 20cm haben, und seit Jahren hören wir: es ist kein Geld da, um das zu sanieren.

Selbst für die größten Mängel gibt es kein Geld. Seit Jahren verstößt die Stadt gegen die Straßenverkehrsordnung, weil sie die Benutzungspflicht von Radwegen anordnet, deren Zustand nicht vorschriftsmäßig ist. Auch zahlreiche Wohnstraßen, die, weil sie eben mit geringer Kraftfahrzeugdichte belegt sind, häufig attraktiv für den Radverkehr wären, sind in einem so maroden Zustand, dass sie für den Radfahrer kaum noch benutzbar sind.

Die Straße Im Ehrlich zum Beispiel, die zur Zeit aus Ausweichroute für die Frankfurter Landstraße [dient]. Da fahren viele Busse lang, da fährt zum Teil Schwerverkehr entlang. Sie war vorher schon im nicht besten Zustand, jetzt zum Teil in einem schlimmen Zustand. Bereits jetzt.

Die Frage, die sich für uns stellt: wird dieser Zustand durch den Bau der Nordostumgehung und dem daraus resultierenden noch schlimmeren Geldmangel auf Jahrzehnte hinaus zementiert?

Die sogenannte Nordostumgehung zerschneidet wichtige Radverkehrsrouten. Bereits derzeit ist die Querung des Knotenbereiches Heinrichstraße/Aschaffener Straße/Hanauer Straße (das ist das Ziel der Nordostumgehung im Osten) für Radfahrer nahezu unmöglich, mit extrem langen Wartezeiten verbunden und teilweise auch nur verkehrswidrig möglich. Wird die geplante Nordostumgehung die Querung beispielsweise von Süden in Richtung zur Erbacher Straße dann völlig unmöglich? Was passiert mit den Verbindungen am Ostbahnhof? Sie haben erst letztes Jahr eine neue, wirklich schöne Verbindung geschaffen: wenn man von der Landgraf-Georg-Straße kommt, auf den Parkplatz Ostbahnhof zur Erbacher Straße gibt es einen neuen Bahnübergang nur für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Bahnhofs. Wird das ebenfalls wieder zerstört?

Voraussichtlich, soweit ich das jetzt auch hier verstanden habe, werden vor allem zahlreiche Radverkehrsrouten (ich spreche nicht nur von Fahrradwegen, sondern von Routen), im Bereich des Bürgerparks Nord zerstört oder nachhaltig verschlechtert. Das betrifft zum Einen die ja erst vor wenigen Jahren fertiggestellte Verbindung entlang der Straßenbahnlinie nach Kranichstein, die eine wichtige Verbindung für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung nach Kranichstein darstellt. Des Weiteren die Verbindung zwischen der Arheiliger Straße und dem Bürgerpark Nord, Richtung Eissporthalle, Kastanienallee usw., die ja, weil der Tunnel hier endet, ebenfalls zerstört wird.

Ganz schlimm finde ich vor allen Dingen, dass auch die Verbindung über den Radweg entlang des Martin-Luther-King-Rings ebenfalls negativ betroffen ist, das wird verschränkt, wir haben zwei statt einer Straße zu queren mit den üblichen langen Wartezeiten, die wir Radfahrer ja alle kennen. Die werden dann mit den Fußgängern zusammengedrückt. Wird also ebenfalls deutlich schlechter werden.

Eine der Haupt-Nord-Süd-Routen in Darmstadt: Die Verbindung über die Arheiliger Straße bzw. die Alternative Marburger Straße (beides sehr beliebte Routen), weiter dann über Nordbahnhof und Schreberweg, wird ebenfalls zerstört. Diese Route ist vor allem deswegen auch so beliebt, weil hier eben keine Radwege existieren, sondern wir auf der normalen Fahrbahn fahren können und dann genauso schnell wie die Autofahrer z.B. auch über den Martin-Luther-King-Ring kommen.

Was ähnliches dürfte nach dem, was ich verstanden habe, jetzt auch für die Route entlang der Frankfurter Straße werden. Wir haben ja gehört, da gibt es eine Brücke drüber. [..]

Für uns das Fazit: wir lehnen die Nordostumgehung ab, weil zu befürchten ist, dass dramatisch ansteigende Geldknappheit in der Stadt zu weiterer Verschlechterung bei der Förderung des Radverkehrs führt. Wir lehnen die Nordostumgehung ab, weil zahlreiche Verbindungen, die wir heute haben, zerstört werden und damit der Radverkehr in Darmstadt noch unattraktiver wird.

Wir fordern Sie auf als Verantwortliche der Stadt: die Geldmittel, die für die Nordostumgehung veranschlagt sind, statt dessen zur Förderung des Radverkehrs zu verwenden. [Applaus]

Hierdurch würde eine weitaus größere Entlastung dieser Stadt durch Verlagerung vom Auto aufs Fahrrad erreicht, als sie dies durch den Bau dieser Nordostumgehung erreicht würde. Die Nordostumgehung erzeugt statt verhindert neuen Kraftfahrzeugverkehr und sie reduziert den Radverkehr. Würde man die Geldmittel zur Förderung des Radverkehrs verwenden, könnte sich der Anteil des Radverkehrs mindestens verdoppeln, und zwar innerhalb von wenigen Jahren.

Was in dieser Stadt fehlt, ist das ernsthafte Bemühen, den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Statt dessen [..] ein immer mehr ausufernder Kfz-Verkehr immer mehr Platz und Geld.

## **Ein Bürger (144:15)**

Ich hätte eine Frage an den Magistrat: Es wird gesagt, dass die Bauzeit etwa vier Jahre dauern wird. Und mich würde interessieren, wie lange es dauert, bis der Bauabschnitt am Bürgerpark wiederhergestellt ist.

Dann möchte ich noch zu einem meiner Vorredner sagen, die aus dem Kreis kamen: Ich glaube, dass die Menschen aus dem Kreis durchaus ihre Meinung äussern zu der Nordostumgehung und zwar in der Form, dass sie jeden Abend am Rhönring für Stau sorgen.

Wenn wir hier eine grundlegende Umwelt[?]debatte führen, wie sie hier teilweise geführt wurde, dann müssen wir uns halt auch mal selbst fragen, wieviele Darmstädter heute, bei unseren Möglichkeiten, die wir hier in Darmstadt haben, heute Abend mit dem Auto hergekommen sind.

## **Herr Dr. Blees (145:25)**

Zu Frau Steffens: [...] Jemand, der um jeden einzelnen Baum trauert, wird natürlich eine Nordostumgehung ablehnen müssen. Jemand, der um jede einzelne im Stau verlorene Minute trauert, wird für die Nordostumgehung sein müssen. Die Wahrheit für jeden selbst liegt irgendwo in der Mitte. [...] Es müssen für die Nordostumgehung insgesamt 358 Bäume gerodet werden. [...]

Es wird auch immer wieder über Pendlerverkehre diskutiert, über Berufspendler. Nur der Hinweis: von allen Wegen, die zurückgelegt werden, liegen die Berufspendlerwege mittlerweile anteilmäßig nur noch an der dritten Stelle mit um die 20%. Den größeren Anteil machen Einkaufs- und Freizeitverkehre aus. Also lassen Sie uns bitte den Berufspendlerverkehr, auch wenn er sehr konzentriert zu bestimmten Zeiten stattfindet und dadurch die Überlastungen und Staus erzeugt, nicht überbewerten.

[..]

Zu Herrn Urban: [...] Den Punkt, den Sie angesprochen haben: Aschaffener Straße, hier wird also über die neue Brücke [...] ein Radweg angelegt. Das war in den ursprünglichen Planungen nicht so. Das Amt für Strassen- und Verkehrswesen Darmstadt hat geprüft, ob jetzt hier ein Radweg möglich ist, und der wird dann unmittelbar auf der Nordseite der Hanauer Straße über einen bestehenden, dann auszubauenden Wirtschaftsweg in Richtung Aschaffener Straße/Erbacher Straße geführt.

Ehrlicherweise: am Ostbahnhof [...] wird sich gegenüber dem heutigen Zustand wenig ändern. Das heisst, die Radwegebeziehung vom Woog kommend am Ostbahnhof vorbei bleibt im Prinzip unverändert so bestehen, wie sie heute ist. Ganz im Gegenteil wird sogar mit der Nordostumgehung erstmals auf dem Deckel der Trasse eine Radwegebeziehung hergestellt. Fern der Hauptverkehrsstraße zwischen dem Bürgerpark und dem Bereich Rosenhöhe/Mathildenhöhe. Hier muss man ja bisher, wenn man da in Freizeitnutzung vom Bürgerpark in Richtung Rosenhöhe/Mathildenhöhe will, entweder über Hauptverkehrsstraßen ausweichen mit den dortigen Radwegen oder durch die Schleichwege benutzen. Und hier wir dann quasi von der Oettinger Villa auf dem Deckel der Trasse geradeaus hoch eine neue Radwegeverbindung zur Verknüpfung geschaffen.

[..]

### **Herr Dressler (156:30)**

Ich war von 1988-1996 Stadtverordneter. Und wir haben uns mit dem selben Thema damals ähnlich engagiert beschäftigt.

Es gibt zwei Aspekte, die ich nennen wollte. Aber der erste ist von meinem Vor-Vorgänger schon besprochen worden, denn ich zweifle erheblich daran, dass es irgendeine Entlastung für irgendeine Straße in Darmstadt überhaupt geben wird. Deswegen könnte ich mir vorstellen, dass man irgendwann über eine Umgehung für die Umgehung über die Nordostumgehung nachdenken wird.

Der zweite Aspekt betrifft etwas ganz anderes, was heute noch nicht besprochen worden ist. Und zwar: Herr Oberbürgermeister Walter Hoffmann hat zu Beginn seiner Amtszeit das Kriegsbeil vergraben, nämlich mit Weiterstadt. Das war gut so, und das Gezerre seines Vorgängers war etwas weit hergeholt und etwas blöd. Aber jetzt, Herr Hoffmann, machen Sie gewissermassen folgendes: Sie wedeln mit einem Weihrauchkessel. Wenn diese Nordostumgehung kommt, dann gibt es eine direkte, schnelle Verbindung genau zu dem, was wir in Darmstadt eigentlich nicht wollen, nämlich dem großen Einkaufszentrum in Weiterstadt. [Applaus] Das heisst, die Odenwälder werden gezielt geschleust an Darmstadt vorbei direkt nach Weiterstadt. Das kann niemand in Darmstadt ernsthaft wollen. Und vor allem – das betrifft jetzt gar nicht Sie, sondern besonders die Leute von der CDU und der FDP. Das heisst [...] die Leute von der CDU und der FDP, die ja die Kleingewerbetreibenden und den Einzelhandel in Darmstadt so besonders vertreten wollen, ausgerechnet die befürworten diese Nordostumgehung, zum Schaden ihrer eigenen Klientel. [Applaus]

### **Ein Bürger (159:25)**

Meine Frage ist: für den Bereich der Hanauer Straße wurde gesagt, dass die Verkehrsmehrbelastung zwischen 1300 nach Ihren Berechnungen bis 15.000 nach den Zahlen, die Sie genannt haben, ist.

Wir wohnen im Edelsteinviertel. [...] Warum machen Sie an dieser Stelle nicht auch einen Tunnel, dass die ganzen Verkehrsströme [...] möglichst vom Edelsteinviertel weggehalten werden? Warum machen Sie das nicht? Aus Kostengründen? Das wäre die optimale Gelegenheit, eine Bausünde, die früher gemacht worden ist, diesen Trog zwischen Botanischem Garten und Rosenhöhe auszugleichen. [...]

Es würde 40% mehr Lärm bedeuten, es würde bedeuten, dass dort kein Tempolimit ist. Die Lärmschutzmassnahmen, die Sie haben, sind nicht ausreichend [...]. Die Leute werden mit 70 [km/h] oder noch schneller da entlangfahren. Es bestimmte Formen von Lärm und Abgasen geben. [...]

### **Martin Huth (161:0)**

Martin Huth, ich komme aus Darmstadt. Ich habe kein Auto und brauche auch keins hier. [Applaus]

Ich wollte fragen, und zwar die Straßenbahn nach Kranichstein muss ja unterbrochen werden für den Bau, da ist ja der Tunnelstutzen. Wie lange die Straßenbahn nach Kranichstein da nicht fahren werden kann.

Dann wollte ich fragen zum Filter: Und zwar war ich einer Veranstaltung im Heiner-Lehr-Zentrum, und da war ein Vertreter, der Filter verkaufen wollte und er hat ausgeführt, dass wenn kein Abgaskamin gebaut wird, sondern der Filter statt dessen gebaut wird, dass es dann insgesamt billiger käme. Aber wenn man jetzt einen Abluftkamin baut und danach einen Filter dazubaut, das wäre ja Unsinn. Das wäre ja teuer und dann nochmal teuer. Eigentlich wäre es sinnvoll, nur den

Filter zu bauen und keinen Kamin. Das heisst, das ist jetzt die Frage: man kann einen Filter bauen, man kann einen Kamin bauen. Das ist nur eine Frage des Wollens. Und das heisst, die Stadt will, dass der Feinstaub und die Abgase, die ja jetzt gebündelt sind und gefiltert werden könnten, nicht gefiltert werden, sondern verteilt werden über der Stadt. Wieso will das die Stadt? Ich meine: selbst wenn es nicht stimmt, was dieser Typ gesagt hat, und es teurer wird, dann wird es halt teurer. Man kann Abgase filtern und tut es trotzdem nicht. Das verstehe ich nicht.

Dann war eine Grafik, dass am Martin-Luther-King-Ring die Belastung steigen wird an Feinstaub. Und ich sage jetzt nicht Martin-Luther-King-Ring, sondern ich sage Kranichstein K6. Das ist nämlich genau hinter dem Martin-Luther-King-Ring. Und die werden nämlich auch eine höhere Feinstaubbelastung bekommen. Und da wohnen sehr viele Familien mit Kindern in Passivhäusern. Haben wahrscheinlich kein Auto, aber kriegen dann den Dreck ab.

Dieser Abluftkamin hat ja einen Motor, die Abgase werden hochgeschleudert, dieser Motor wird einerseits viel Lärm erzeugen und zweitens laufende Stromkosten erzeugen, die auch beim Filter wesentlich geringer sind. Deswegen würde ich gerne wissen, warum sich jetzt trotzdem nicht für den Filter entschieden wurde.

Dann was grundsätzliches: Viele Leute hier sind ja jetzt gegen die Nordostumgehung und sind auch wahrscheinlich nicht unbedingt gross Autofahrer, haben aber trotzdem ein Auto. Und sind wahrscheinlich im ADAC, weil er einen tollen Pannenservice hat. Aber deswegen: Der ADAC ist eine Lobbyveranstaltung für Straßenbau. Und der ADAC hat massive Einflussmöglichkeiten in der Politik und sagt „Wir haben so viele Mitglieder, die sprechen alle für uns“. Deswegen meine Aufforderung an Alle: tretet aus dem ADAC aus! Danke.

## Antworten auf die dritte Fragerunde

### **Dr. Blees (165:10)**

Unterbrechung der Straßenbahn: Null. Natürlich wird es während der Bauzeit einen Baubehelf geben, so dass die Straßenbahn weiterfahren kann. Möglicherweise gibt es eine Langsamfahrstelle, aber das ist alles Sache der Bauausführungsplanung. Die Straßenbahn ist ein so wichtiges Verkehrsmittel, das kann nicht über einen Zeitraum von zwei Jahren unterbrochen werden.

Das gilt übrigens auch, und da wird sich die Stadt ganz stark dafür einsetzen, dass auch nicht im gesamten Bürgerpark die Wegebeziehungen unterbrochen werden. Natürlich muss zeitweise die eine oder andere entfallen, aber man wird die Bauabschnitte versuchen so zu wählen, dass die wichtigsten Hauptwegebeziehungen innerhalb des Bürgerparks erhalten bleiben. Möglicherweise gibt es Behelfsbrücken oder sonstwas. Also da fürchten Sie sich mal nicht.

Hanauer Straße / fehlender Tunnel dort: Genau diese Frage hat auch den Beirat umgetrieben mit der Konsequenz, dass die Stadt Darmstadt eigens ein Gestaltungsgutachten hat anfertigen lassen. Hier wurden also verschiedene Varianten untersucht. [zeigt die Skizzen] [..]

Bereits in diesem Jahr werden ja glaube ich bereits die Lärmschutzanlagen zum Edelsteinviertel hin neu gebaut. [Zwischenfrage: Wann wird der Lärmschutz genau gebaut? Hr. Wenzel: Wenn der Haushalt genehmigt ist, dieses Jahr (2009)] Diese Lärmschutzanlagen sind bereits auf die prognostizierten Verkehrsmengen der Nordostumgehung dimensioniert. Das heisst also, hier wird bereits entsprechend vorausgedacht.

Die Untersuchungen der Gestaltungsstudie haben zum Ergebnis geführt in der Bewertung, dass der Nutzen der Tieferlegung oder gar der Eintunnelung nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den entstehenden Kosten steht. Das war einfach das Bewertungsergebnis, zumal also hier sind sowohl eingeflossen die Fragestellung: wieviel Lärm entsteht da zusätzlich, kann der Lärm eben durch Lärmschutzwälle abgehalten werden als auch [..] was entsteht gegebenenfalls zusätzlich an Luftschadstoffemissionen. Zu dem Lärmthema möchte ich nochmal sagen, das hat vorhin ja auch schon mal jemand ausgeführt: also tatsächlich ist es so, dass hier in der Hanauer Straße rund 16.000 Fahrzeuge mehr verkehren als ohne Nordostumgehung. Es ist aber nicht so, dass das bedeutet doppelt so viel Lärm, sondern eine Verdoppelung der Verkehrsmenge bedeutet eine Zunahme des Lärms um 3 dB, und das wiederum liegt knapp über der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Es ist nicht so, dass Verdoppelung des Verkehrs Verdoppelung des Lärms bedeutet.

Umgekehrt muss man ehrlich sagen: die Halbierung des Verkehrs am Rhörring halbiert auch nicht den Lärm, sondern verringert ihn nur um einen geringen Anteil.

Was unmittelbar mit der Verkehrsmenge zusammenhängt, sind dagegen die Schadstoffemissionen. Das ist klar.

Filter: Sie haben es eben schon richtig gesagt, der gute Mann wollte was verkaufen. Wir haben, ich denke, das zeigt auch hier die Offenheit in der Planung, wir haben ihn damals zu der Veranstaltung eingeladen, weil das einfach sehr plausibel und zukunftsweisend sich anhörte, und es hat sich auch tatsächlich erwiesen, dass die Firma Filtron-Tec, von der der Herr kam, an der Speerspitze der Entwicklung ist. Wir haben dann [..] zusammen mit dem Fachplaner, ein Gespräch mit ihm geführt und da musste man dann feststellen, dass einige seiner Behauptungen einfach schlichtweg nicht standgehalten haben bzw. dass er vereinfachte Annahmen getroffen hat und so Sachen wie die erforderliche Lüfterleistung für den Brandfall vollkommen ausser Acht gelassen hat. Das, was der Herr damals ausgeführt hat, war so nicht tragfähig.

Wir haben natürlich weiter recherchiert. Und die Ergebnisse sind dergestalt: wir haben es im Prinzip

in der Abluft aus dem Kamin mit zwei unterschiedlichen Schadstoffen zu tun. Das eine sind Feinstäube, das andere sind gasförmige Schadstoffe, insbesondere NO<sub>2</sub>. Für diese beiden Arten von Schadstoffen braucht man unterschiedliche Filtertechniken. Für den Feinstaub gibt es tatsächlich bewährte Filtertechniken. Das sind sind Elektrofilter, mit denen der Staub abgeschieden wird. Für die gasförmigen Schadstoffe sind Carbonfilter in der Entwicklung, sind aber bisher noch nicht Stand der Technik. Das heisst, man weiss noch nicht genau, wie gut diese Filter tatsächlich wirken, auch in der Dauerstandfestigkeit. Bevor wir das nicht wissen, können wir das schlecht als Regellösung hier vorsehen.

Im Bauplan ist für dieses Abluftbauwerk an der Kranichsteiner Straße, am Fohlenhof ein ausreichender Platz vorgesehen, um dann anschließend baurechtlich auch die Filter einbauen zu können. Also es kann uns nicht passieren, dass irgendwann, falls diese Carbonfilter dann auch tragfähig zum Einsatz kommen nach dem Stand der Technik, dass wir dann feststellen, oh – wir würden zwar gerne einbauen, aber nach dem Bauplan dürfen wird das nicht. Also das ist schon mal ausgeschlossen.

Wir haben ausserdem vorgesehen: der kritischere von den Schadstoffen, die ich beide eben genannt habe, ist NO<sub>2</sub>, einfach von der Konzentration her. Es ist jetzt vorgesehen, das wird jetzt zeitnah in Angriff genommen, ein sogenanntes Immissions-Screening. Das bedeutet, dass an verschiedenen Messstellen [zeigt die Stellen] die NO<sub>2</sub>-Emission gemessen, ermittelt wird. Und zwar im Jetzt-Zustand, und nach der Inbetriebnahme des Tunnels. Das ist eine Geschichte, zu der wir verpflichtet sind. Auf diese Weise werden wir nachvollziehen können, wie sich die tatsächliche Immissionsentwicklung für NO<sub>2</sub> hier gestaltet.

Lärm Abluftkamin: [zeigt Grafik aus dem Lärmkataster] [...] Das schließt nicht aus, das sage ich gleich dazu, dass das Lüftergeräusch als solches unter anderen Geräuschen herausgehört werden kann. Also genauso wie wenn ich jetzt morgens um 6 Uhr auf die Straße gehe und alle Vögel pfeifen, höre ich auch, was die Amsel ist. Aber die Lärmbelastung steigt dadurch nicht weiter.

### ***Oberbürgermeister (175:49)***

Herr Dressler, wir haben wirklich kein Interesse daran, eine Autobahn zu bauen, damit die Bürger des Landkreises besser zu Loop 5 kommen. Sie werden dorthin fahren, wenn sie es wollen. Da mache ich mir überhaupt keine Illusionen. Unser Ansatz ist ein anderer: wir sind ja auch dabei, die Attraktivität der Innenstadt so zu steigern, dass die gar nicht da langfahren, sondern in die Innenstadt kommen und hier einkaufen. Das muss das Ziel eigentlich der städtischen Politik sein und ist es auch. Und daran arbeiten wir eigentlich ganz konsequent.

[...] Der Finanzierungsplan darf nicht so gestrickt sein, dass dies zu Lasten anderer Verkehrsträger geht. Das ist wichtig. Ich denke, das hängt mit Akzeptanz zusammen.

[...]