

Kurze Einführung – Ziel und Zweck der Nord-Ost-Umgehung:

Der Bau der Nord-Ost-Umgehung zusammen mit anderen baulichen Vorhaben soll eine Verminderung des derzeit enormen Verkehrsaufkommens und damit eine Entlastung des Stadtbereiches bewirken – hinsichtlich Feinstaub, Lärm und allgemeiner Wohnqualität.

Daraus ergeben sich - sehr vereinfacht - die beiden Kernfragen

1. Welche Vorhaben sind notwendig und was ist der Preis für die Realisierung dieser Vorhaben ? Direkte finanzielle Aufwendungen ? Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Natur ?
2. Kann die gewünschte Verkehrs-Entlastung tatsächlich erreicht werden ?

Eine Entscheidung für oder gegen die Nord-Ost-Umgehung kann nur mit den Antworten auf diese beiden Kernfragen getroffen werden – rechtfertigen die prognostizierten Entlastungen die notwendigen Aufwendungen ? Anders gefragt – ist der Nutzen größer als die Kosten ?

Die UWIGA hält die vorliegenden Antworten auf beide Fragenkomplexe für völlig unzureichend – die Prognosen zur Verkehrsentslastung sind nicht plausibel und die erforderlichen Aufwendungen und Auswirkungen sind nicht vollständig aufgeführt.

Auf der Basis der vorliegenden Informationen **hält die UWIGA es für unverantwortlich eine Entscheidung zu treffen** für oder gegen die Realisierung der Nord-Ost-Umgehung sowie der anderen zugehörigen Massnahmen.

Über ein sogenanntes **Verkehrsmodell** werden die Veränderungen im Verkehr für das Jahr 2015 prognostiziert. In dem Modell werden einerseits Verkehrsdaten von heute hochgerechnet und andererseits bestimmte Massnahmen zugrunde gelegt, die den Verkehr beeinflussen.

Zunächst die baulichen Massnahmen, die im Modell für das Jahr 2015 angenommen sind (diese Informationen sind alle den Unterlagen der Stadt zum Bebauungs-Plan entnommen)

1. Neubau der Nord-Ost-Umgehung in der Bürgerparktrasse
2. 4-streifiger Ausbau der Hanauer Straße (B 26) bis Ost-Bahnhof
3. Knoten Hanauer / Heinrichstraße / Aschaffener Straße wird planfrei ausgebaut, d.h. Kleeblatt Heinrichkreuz; Pfortnerampel entfällt !!
4. Durchstich Carl-Schenk-Ring (2-streifig) und Umbau Tacke-Knoten
5. 4-streifiger Ausbau Martin-Luther-King-Ring
6. 4-streifiger Ausbau des Knotenpunktes Martin-Luther-King-Ring / Frankfurter Straße / Carl-Schenk-Ring als planfreier Knoten, mittels einer Brücke oder Unterführung niveaufrei; Ausbau westlich und östlich des Knotens
7. B3-Verlängerung bis Mainzer Straße, Verlängerung Pfornerstraße
8. Straßenbahn nach Weiterstadt
9. Reaktivierung Schienenanschluss Pfungstadt
10. Verlängerung Straßenbahn Arheilgen, Umgestaltung Ortsdurchfahrt Arheilgen
11. Stadtverträgliche Umgestaltung Spessarttring – Rhörring

Wohlgemerkt, diese Massnahmen sind nicht als „wünschenswert für die Zukunft“ benannt, sondern als den „**Prognosen zugrunde liegenden Modellannahmen**“.

Die Massnahmen 2-6 sind überdies vertragliche Voraussetzungen dafür, daß der Bund sich an den Kosten der Nord-Ost-Umgehung beteiligt, sie müssen also vor dem Bau der Nord-Ost-Umgehung realisiert werden.

Im Bebauungsplan N 59 wird lediglich die Massnahme 1 – Bau der Nord-Ost-Umgehung – abgehandelt. Für einige andere Massnahmen (2,3,4,10) gibt es gültige Beschlüsse bzw. Pläne.

All die obigen Massnahmen werden zwar für die Prognose der Verkehrsentslastungen im Modell herangezogen, sind aber nicht Bestandteil des NOU-Bebauungsplanes.

Besonders im **Bereich Gräfenhäuser Straße / Eisenbahnbrücken** wird es enorme Verkehrsprobleme geben ohne die dortigen Massnahmen (B3-Verlängerung, Straßenbahn Weiterstadt).

Wir meinen, wenn diese Massnahmen im Modell für die Entlastungen zugrunde gelegt werden, müssen sie auch in die Planung miteinbezogen werden – sowohl was die Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Natur angeht als auch was die finanzielle Seite betrifft.

Die Kosten für das im Bebauungsplan N59–Nord-Ost-Umgehung beschriebene Vorhaben sind in den Unterlagen überhaupt nicht aufgeführt, sondern können nur anhand anderer Quellen zusammengestellt werden, wie z.B. dem neuen Darmstädter Verkehrsentwicklungsplan (VEP). Dort sind Grobschätzungen aus dem Jahre 2005 aufgeführt.

- Für die Nord-Ost-Umgehung werden im VEP Kosten von 89 Mio € genannt.
- Nicht enthalten sind die Deckelung vom Ostbahnhof bis zur Dieburger Straße sowie die kürzlich entschiedene Tunnel-Verlängerung im Bürgerpark
- Hinzu kommen die Kosten für Kleeblatt Heinrichstraße, Überquerungsbauwerk Frankfurter Straße, Verlängerung B3 bis Mainzer Straße, Carl-Schenk-Ring & Umbau Tacke-Knoten.
- Diese Kosten, die direkt der Nord-Ost-Umgehung zuzuordnen sind, liegen insgesamt wohl im Bereich von 130 – 150 Mio €.
- Schätzungen für die dem Verkehrsmodell zugrunde gelegten sog. „indisponiblen Maßnahmen“ sind: Straßenbahn nach Weiterstadt mit 50 Mio €, Tram-Verlängerung in Arheilgen mit 22 Mio €, B3-Verlängerung bis zur Rheinstraße mit ca. 30 Mio €,
- Für alle anderen oben aufgeführten Massnahmen (z.B. Rückbau Rhön- & Spessarttring) liegen keine Kostenangaben vor.

Für die Nord-Ost-Umgehung - inkl. der aufgeführten Massnahmen drumherum – sind nach unserer Schätzung **Kosten in der Größenordnung von 230 - 250 Mio € zu erwarten.**

Die **Auswirkungen** der Nord-Ost-Umgehung auf Mensch, Umwelt und Natur im Bereich von Rosenhöhe / Mathildenhöhe sowie Karlshof / Oettinger Villa und Bürgerpark sind in den Unterlagen beschrieben. Dies gilt auch für den Abluftkamin, der in der Nähe Kranichsteiner Straße den gesamten Tunnel entlüften soll.

Insbesondere die vorgesehene Belüftung über den Tunnelmund Bürgerpark scheint uns in Hinblick auf die Seveso-Richtlinien problematisch. Inwieweit dies bislang bei der Planung Berücksichtigung gefunden hat, wissen wir nicht.

Die Bewertung dieser Punkte muss jeder anhand seiner eigenen Kriterien vornehmen.

Die Auswirkungen während der Bauphase (z.B. 250.000cbm Erdbewegungen) werden dabei u.E. weit unterschätzt – schließlich werden fast 3 km Tunnel in offener Bauweise hergestellt.

Für all die anderen oben aufgeführten Massnahmen zusätzlich zu der eigentlichen Nord-Ost-Umgehung sind die Auswirkungen auf Mensch, Umwelt und Natur derzeit völlig unbekannt, da in den meisten Fällen nicht mal konkrete Planungen begonnen wurden.

Soviel zur Kernfrage 1 – Kosten und Auswirkungen der Nord-Ost-Umgehung.

Bei der **2. Kernfrage geht es um den Nutzen der Nord-Ost-Umgehung**, die prognostizierten Verkehrsentslastungen. Den Verkehr im Jahr 2015 auf einer Straße, die heute so noch nicht existiert, kennt man natürlich nicht, er kann nur anhand eines Modelles prognostiziert werden.

Das Modell ist die einzige Möglichkeit für eine Planung in die Zukunft – es hat eine elementare Bedeutung. **Ist das Modell falsch oder unvollständig, plant und baut man falsch.**

Es ist einleuchtend, daß das Modell die heutige Verkehrssituation als Grundlage nutzen muß und bestimmte Annahmen für die zu erwartende Situation im Jahr 2015 treffen muss.

Dazu gehören die allgemeine Entwicklung im Verkehr (also Zunahme / Abnahme bestimmter Verkehre) sowie spezifische verkehrsrelevante Vorhaben wie z.B. die oben aufgeführten indisponiblen Massnahmen im Stadtbereich Darmstadt.

Als Laie kann man die „Hochrechnungen“ aufs Jahr 2015 nur sehr schwer nachvollziehen, zumal die Details zum Modell nur teilweise bekannt gemacht werden.

Überprüfen aber kann man zumindest die **Modellgrundlage, nämlich die heutige Verkehrssituation** anhand von vorliegenden Zählungen usw.

Das haben wir bei der UWIGA sorgfältig gemacht und sind dabei in den Unterlagen auf zu viele Widersprüche und Ungereimtheiten gestoßen.

1. Das Verkehrsmodell unterscheidet nicht zwischen PKW, Lieferwagen und LKW – es kennt **nur die Einheit Kfz – Kraftfahrzeug**. Es können keine Aussagen bzgl. LKW-Verkehr im Modell getroffen werden. Alle Angaben zu LKW-Verkehr stammen von anderen Quellen.
2. Im Verkehrsmodell werden für die **Hügelstraße** heute ca. 14.000 Kfz/24Std angenommen. Bei einer tatsächlichen **Zählung im Jahre 2003** für den Feinstaubplan hat man aber 30.000 Kfz in 24 Std. gezählt. Die Planer der Stadt haben bestätigt, daß das Modell dort einen gravierenden Fehler hat (**Abweichung mehr als 120% !**). Es gab in den letzten Jahren nur diese eine Zählung in der Stadt – welche anderen Fehler im Modell sind unentdeckt ?
3. Im Verkehrsmodell wird mit einem Anteil **Schwerlastverkehr** von 10% am Gesamtverkehr gerechnet. Diese Annahme wurde nie durch konkrete Zählungen überprüft. Im Gegenteil, bei der einzigen Zählung (Hügelstraße für Feinstaub in 2003, s.o.) wurden nur 4,8% Anteil LKW festgestellt.
4. In den neuen Plan-Unterlagen gibt es nun eine Zählung aus dem Jahr 2005 an der Hanauer St. / Fiedlerweg. Vom Gesamtverkehr (ca.23.000 Kfz/24Std) waren es 3,8% Lieferwagen unter 2,8t Gesamtgewicht und 10,6% sog. Schwerverkehr über 2,8t. Der „echte“ **Schwerverkehr** über 7,5t ist darin enthalten, muß somit also **deutlich unter 10% liegen**. Eine heillose Verwirrung allein bei dem Begriff „Schwerverkehr“.
5. Laut Unterlagen gibt es ca. 398.000 Kfz-Bewegungen pro Tag in Darmstadt. Davon sind 37.000 (9%) sog. **Durchgangsverkehr**, d.h. diese Fahrten beginnen und enden außerhalb der sog. Kernstadt. Arheilgen, Eberstadt, Wixhausen und Kranichstein sind nicht Teil der Kernstadt, d.h. Verkehr zwischen diesen Stadtteilen zählen zum Durchgangsverkehr. Der „echte“ Durchgangsverkehr ist also viel weniger als 9%; wie hoch er tatsächlich ist, ist nicht untersucht.
6. Nach einer Zählung aus dem Jahre 1997 liegt der Anteil des Schwerverkehrs (über 7,5t) am Durchgangsverkehr bei etwa 20%. Dies wurde dem Feinstaubplan zugrunde gelegt ! Von den (überhöhten) 9 % Durchgangsverkehr sind also lediglich 1/5 **LKW-Durchgangsverkehr** – also zwischen 1-1,5% des Gesamtverkehrs.
7. Im Modell verdoppelte sich zwischen Mai 2004 und Dez 2006 der Verkehr auf der B-26 und demzufolge auf der Nord-Ost-Umgehung (von 14.000 auf 23.000 Kfz/24Sd) – dies wird mit dem Stichwort „**Modellverbesserung**“ erklärt, aber im Detail nicht offengelegt.
8. In der Untersuchung zur NOU von 1992 erhöht sich der Verkehr auf der Landgraf-Georg-Straße trotz NOU, im Modell von 2005 verringert er sich – „Modellverbesserungen“ ?
9. Darmstadt hat täglich etwa **75.000 Einpendler und 15.000 Auspendler**, Kfz-Fahrten in den Stadtbereich hinein bzw. aus dem Stadtbereich heraus.

Fazit:

Das Modell zeigt so viele Widersprüche und Ungereimtheiten, daß wir der für das Jahr 2015 erarbeiteten Prognose nicht vertrauen können.

Das Hauptargument pro Nord-Ost-Umgehung lautet – den LKW-Verkehr aus der Stadt heraushalten. Die Pendler kann man mit der Nord-Ost-Umgehung nicht vermeiden.

1. **Der LKW-Verkehr muss genau analysiert werden – wer fährt von wo nach wo ?**
Wieviele LKWs müssen zum Anliefern in die Innenstadt ? Wieviele in die verschiedenen Gewerbegebiete ? Wieviele in die nähere Umgebung im Westen (Weiterstadt, Griesheim) und Osten (Umstadt, Dieburg, Roßdorf etc.) ? Erst mit einer genauen Analyse des LKW Verkehrs hat man die notwendigen Informationen für eine gute Planung und Entscheidung.
2. „Nur mit der NOU kann die Stadt für die LKWs gesperrt werden“ – wenn dies ein Argument pro Nord-Ost-Umgehung sein soll, muss es auch **rechtlich verbindlich in der Planung** verankert werden – sonst ist es nur unehrliches Wunschdenken.

Die genaue Analyse der heutigen Verkehrsströme, vor allem der LKW-Verkehr ist unbedingt notwendig, um Alternativen und andere begleitende Massnahmen beurteilen zu können.

- Was bedeutet die Einschränkungen für LKW-Verkehr in der Innenstadt im Rahmen des Feinstaubplanes ?
- Was wird möglich und machbar sein mit der künftigen Einrichtung der sog. Umweltzonen, für die kürzlich auf Bundesebene die Voraussetzungen geschaffen wurden ?
- Was könnte mit einem Park & Ride Angebot am Ostbahnhof erreicht werden ?
- Können Non-Stop-Shuttle-Busse zu den großen Arbeitgebern im Westen der Stadt die Pendlerströme deutlich reduzieren ?
- Kann mit den enormen Kosten an anderer Stelle mehr erreicht werden, z.B. auch durch Investitionen im ÖPNV-Bereich ?
- Macht ein Güter-Verteilzentrum Sinn oder nicht ? Nur wenn man weiß, woher die Güter kommen und wohin sie geliefert werden, kann man das beurteilen.
- Der Lohberg-Tunnel und die Bundesstraße durchs Mühlthal sind zwar in dem Verkehrsmodell eingearbeitet, aber da nicht zwischen LKW und PKW unterschieden wird, können auch die Auswirkungen auf den LKW-Verkehr nicht analysiert werden.

Zusammenfassung:

- Weder die Kosten noch der Nutzen der Nord-Ost-Umgehung sind vollständig und plausibel dargestellt – die Situation für LKWs, Liefer- und Durchgangsverkehr ist völlig unklar
- Eine echte Lösung für die vielen Pendler bietet die Nord-Ost-Umgehung ebenso wenig – Alternativen und flankierende Massnahmen mit ÖPNV im Osten Darmstadts fehlen völlig
- Auf dieser heutigen Informations-Basis kann keine verantwortliche Entscheidung pro oder contra Nord-Ost-Umgehung getroffen werden
- Es ist selbst mit den derzeitigen, unvollständigen Daten und Prognosen klar, daß die Nord-Ost-Umgehung allein die vielfältigen Verkehrs-Probleme der Stadt Darmstadt nicht löst
- Deshalb müssen sowohl für eine abschließende Beurteilung der Nord-Ost-Umgehung als auch für mögliche Alternativen und flankierende Massnahmen die notwendigen Daten vollständig gesammelt, analysiert und in einem Gesamtkonzept bewertet werden.