

Haupt- und Nebenwirkungen

Das ist wie ein Naturgesetz: Jegliche Maßnahmen und Aktionen haben nicht nur die erwünschte Wirkung, hoffentlich, sondern auch Nebenwirkungen unterschiedlichen Ausmaßes, positive und negative. Bei Medikamenten soll man diesbezüglich »seinen Arzt oder Apotheker« fragen. Und bei anderen Prozessen? – Sich selbst, wenn man darauf Einfluß nehmen kann.

Die unabwendbaren Nebenwirkungen bei der Nordostumgehung sind: mehrere Jahre lang quälende Bauarbeiten, Lärm, Dreck & Gestank, gewaltiges Transportaufkommen, erst für (etwa 300.000 Kubikmeter) Abraum und dann für Material – für viele in der Nähe würde es ein Albtraum –, hunderte von großen, gar alten Bäumen würden gefällt, das Ergebnis der Wiederaufforstung wäre zu unseren Lebzeiten ein lächerliches Unterfangen, gewisse Oasen würden dauerhaft geschleift, der Abluftpartikelkamin schleuderte, insbesondere bei Hochdruck und Ostwind, eine ganze Menge Gase & Dreck in die innerstädtische Luft, viel mehr als heute hier entsteht, und einige Nebenwirkungen mehr. Das dafür nötige DA-Geld (sicher alsbald mehr als 60 Mio.) aber stünde für andere Investitionen nicht mehr zur Verfügung. Für Nix. Nur Schaden ohne Nutzen! Fürwahr die Nebenwirkungen übersteigen die angestrebte Hauptwirkung um ein beträchtliches. Jene wären sicher, genauso sicher wie die Verfehlung der angestrebten Entlastung.



Einem »on dit« zufolge ...

- ... werden Darmstädter Politiker, erst wenn das Kind bereits in den Brunnen gefallen ist, sich daran erinnern, daß es an seinem Rande gespielt hatte.
- ... kann der Glaube an die Prognosen der Verkehrssimulanten nur Berge von Abraum versetzen.
- ... überlegt der Darmstädter Einzelhandelsverband, ob er nun aufschreiben will, weil die Darmstädter Politiker die Odenwälder Kaufkraft direkt nach Weiterstadt weiterleiten.
- ... will der dankbare Weiterstädter Bürgermeister dem Darmstädter Oberbürgermeister deshalb nach einem erfolglosen Bürgerentscheid gern ein'n ausgeben.
- ... stammen Ausgaben des Bundes nicht aus Steuergeldern.
- ... hören manche Leute erst, wenn man ihnen die Ohren abschneidet (nach G. C. Lichtenberg)

Kosten und Verschwendung von Steuergeldern

Die Bundesgelder für die »NOU« – etwa 95 Mio. Euro – würden, wenn man sie nicht in Darmstadt verwendete, woanders ausgegeben; also müsse man sich darum nicht bekümmern, so etwa der FDP-Stadtverordnete Arnemann bei einer Bürgerversammlung in Arheilgen. Ist das typisch?

Die Stadt Darmstadt müßte – nach heutiger Schätzung(!) – zusätzlich ungefähr 57 Mio. übernehmen, z.B. für die Brücke über die Frankfurter Straße. Selbstverständlich würden es mehr, denn alle zukünftigen Komplikationen sind sorgfältig hinausgerechnet. Dieses Geld ist, falls es vorhanden wäre – man höre und staune –, nur einmal auszugeben. Für andere Darmstädter Zwecke wär's futsch. Also würde die Rot-/Gelb-/Grün-Koalition in Darmstadt damit ihre Prioritäten auf ein einziges fast schon gigantisches Projekt setzen: hier ist kein Platz um aufzuzählen, welche notwendigen und sinnvollen Investitionen im Bereich der Stadt damit entfallen müßten.

Aber in einer Zeit, die von öffentlichem Geldmangel geprägt ist, sieht man von den hunderten von Milliarden mal eben ab, die für notleidende Banken zur Verfügung stehen – woher bloß? –, darf es sich keine Kommune leisten, ein Vorhaben voranzutreiben, dessen Nutzen zumindest umstritten ist, aber dessen offensichtlicher Schaden ganz bestimmt eintreten wird.

Fragen

Wieso eigentlich lernen so außerordentlich viele Darmstädter Politiker in Jahrzehnten nichts dazu? Sind denn die Verkehrsvorstellungen von 1977 nicht auszurotten?

Warum müssen die obsoleten Rezepte aus den Zeiten der »autogerechten Stadt« auch heute noch zur Beruhigung einiger beharrlicher Bürger erhalten? Und warum sollen ausgerechnet diese die Stadt dominieren, mit den unerhörten Auswüchsen und Nebenwirkungen, die sehr viele andere (und gar sie selbst auch) zu ertragen hätten? Ist das nicht purer Populismus?

Was hält die »EwigVorgestrigen« bei ihren stur-rezeptlichen Entscheidungen davon ab, global, regional und lokal sich entschlossen besserer Verkehrsprojekte anzunehmen?

Wollen die denn nur von unaufgeklärten und experten-gläubigen Leuten gewählt werden?

Fallen ihnen denn zum Verkehr keine kurz-, mittel- und langfristigen Alternativen ein. Sind sie denn närrisch? Und ist ihnen also ein »Tunnelblick« eigen?

Impressum

Hrsgb., Copyright by & v.i.S.d.P.: Helmut Dreßler
Lauteschlägerstr. 19 • 64289 Darmstadt
helmut.dressler@t-online.de

Der EwigVorgestrigenReport kann als farbige Version im Format pdf (DIN A3 zum Faltblatt-Druck oder DIN A4) heruntergeladen werden von:
<http://www.helmut-dressler.de>

Aufenthalts ebenso übrigens wie die vorige zum Bizarrikum.
Hiermit wird ausdrücklich allen erlaubt, diese Zeitung zu vervielfältigen und zu verteilen.
Sie darf jedoch nicht geändert werden.

Der EwigVorgestrigenReport

Zeitung für Darmstadt zum 7. Juni 2009

7. Mai 2009 • Fassung 12.5.2009

HEUTE u.a.

- Das Ohmsche Gesetz des Verkehrs: Wie und warum die Verkehrsanziehung die Verkehrsberuhigung zunichte macht
- Oberfeldtrasse und Osttangente = . / .
- Westumfahrung Arheilgen
- Nebenwirkungen ohne Rücksicht auf Verluste
- Kosten, Folgekosten und Verschwendung von Steuergeldern
- Haupt- und Nebenwirkungen
- Kaufkraftumlenkung
- Fragen

Diese Zeitung darf kopiert werden.

»Stadtzerstörung« wäre keine Übertreibung.



Ein TUNNEL, mehr als 2 km lang, zweispurig, einröhrig.

nicht »gebohrt«, sondern gegraben, also mit Zerstörung aller Bauten, der Landschaft, Pflanzen und Einrichtungen.

Ein durchaus gefährlicher Tunnel: Wenden verboten!

Bäume sollen fallen für den Sieg ... der Unvernunft

Leidartikel

Einzig und allein Bürgerinitiativen haben in den letzten 30 Jahren in Darmstadt schlimmste Verkehrsprojekte – fast immer zunächst gegen die etablierten Parteien (SPD, CDU, FDP) – verhindert:

Solche bis heute EwigVorgestrigen hatten den Generalverkehrsplan vor 1970 beschlossen, mit einem geschlossenen Autobahnring um die City und der Gefahr der Trasse übers Oberfeld(!), außerdem die Osttangente – autogerecht mitten durchs Martinsviertel, überall vierspurig – und die langezeit ungezügelt Westumfahrung Arheilgens mit einer Spange fern von Merck, aber dafür näher am Wohngebiet. Auf die Ost-/Westachse sollte der Querdurchgang zwischen Weiterstadt und Messel/Rödermark nördlich des Ortskerns von Arheilgen geleitet werden.

Dies alles ist verhindert worden, von der WGD und der IGAB. Ohne Bürgerinitiativen ginge also jede noch so schreckliche »Autogerechtigkeit« gegen alle Bestrebungen nach Verkehrsberuhigung und Urbanität durchs Verfahren.

Da hätten sie eben gelitten, die Bewohner: Autos gingen vor, der Verkehr hätte rollen sollen, und Umgehung sei auch auf Teufel komm raus nötig. Nun die ONO. Auch sie wird Erfolg haben ... wenn Sie nicht die Chance verpassen.

Bürgerentscheidstext am 7. Juni 2009:

Sind sie dafür, dass der Beschluss zur Vorlage 2008/0295 Bebauungsplan N59-Nordostumgehung (Satzungsbeschluss) der Stadtverordnetenversammlung vom 30. September 2008, die Nordostumgehung zu bauen, aufgehoben wird, also die Trasse NICHT gebaut wird?

JA

weitere Informationen auch bei der ONO
<http://www.nordostumgehung.de/>

*) Der EwigVorgestrigenReport prophezeit, daß, falls die Darmstädter Nordostumgehung (mit Tunnel) gebaut würde, keine Entlastung für die problematischen Straßen (Rhön-/Spessartring, Hügelsstraße, Landgraf-Georg-Straße, Heinrichstraße usw.) eintreten würde. Deshalb bitte diese Zeitung »zwecks Kassandras Überprüfung« (sie hatte vor dem hölzernen Pferd gewarnt, durch das sich die Griechen Zugang nach Troja verschafft haben), die Überprüfung im Jahr 2017, nicht gleich wegwerfen! – Begründung → Seite 2

Warum alle Prognosen zur Verkehrsentslastung eine Irreführung sind

Das Ohmsche Gesetz für den Verkehr ...

... ist ein einfaches Modell, aber es kann mit Verstand erweitert werden, zum Dynamischen Ohmschen Gesetz (DOG) für den Verkehrsfluß. Seine qualitativen Schlußfolgerungen beschreiben die Wirklichkeit durchaus realistisch, gerade bei zusätzlichen Umgehungsstraßen, wenn seine linearen Bestandteile (I, U, L) in einen Regelungs- und Einschwingprozeß geraten.

Zunächst lautet es ganz simpel (wie in der Elektrotechnik):

$$I = U * L.$$

I ist der Verkehrsstrom, der sich ergibt, U ist das jeweilige Verkehrsaufkommen, und L ist der Verkehrsleitwert, also die Durchlässigkeit einer Straße oder eines ganzen Gebiets für den Verkehrsfluß. Und ganz klar: je größer das Verkehrsaufkommen außerhalb eines Betrachtungsgebiets ist, und »es« will durch dieses hindurch, und je größer sein Leitwert, desto mehr Verkehr fließt pro Zeiteinheit. Dieses Modell stimmt näherungsweise auf jeden Fall; nur gibt es natürlich für eine Stadt viele solcher Ströme, die ganz unterschiedliche Ursachen haben. Und das Verkehrsaufkommen (U) schwankt.

Für den konkreten, summierten Verkehrsstrom in Darmstadt zwischen Ost und Nordwest, und umgekehrt, läßt sich annähernd jeweils ein Leitwert ermitteln. Das mußten die Computer-Simulatoren, die von der Stadt beauftragt worden sind, auch tun, damit sie überhaupt rechnen lassen konnten.

Wichtig: Der Verkehrsstrom besteht aus einzelnen – nein, nicht Elektronen, sondern – Fahrzeugen (Pkw, Lkw), allerdings mit nachdenklichen, steuernden Individuen. Und diese suchen sich nach eigenem Gusto denjenigen Weg z.B. von Darmstadt-Ost zur Autobahnauffahrt Weiterstadt, der ihnen als der angenehmste erscheint, schnell oder ampelarm oder wenig befahren oder ziemlich geradeaus oder durchs Grüne oder keinesfalls durch einen Tunnel usw., vielleicht sogar einen verbotenen. Es ist eine individuelle Gefühlsentscheidung, und man kann sich irren; dann steht man im Stau.

Umgehungsstraßen sind immer nur dann »verkehrsmäßig« nützlich, wenn von bestimmten Straßen Verkehr abgezogen werden soll, um diese verkehrszuberuhigen, UND dadurch kein zusätzlicher Verkehr angezogen wird. UND!

Nun arbeiten alle Verkehrssimulatoren nicht nur mit Modellen und Algorithmen, sondern auch als Propheten. Sie nehmen nämlich an, um wieviel Prozent sich durch Verbesserung des Leitwerts das Verkehrsaufkommen vermutlich vergrößern wird. Das ist wie bei aller Weis-

sagung ein höchst unsicheres Verfahren. Vielleicht haben sie 33 % angenommen und rechnen lassen und danach feststellen müssen, daß sich überhaupt keine Entlastung für gewisse Straßen ergibt. Das konnten sie so nicht stehen lassen, denn der Auftraggeber – die Wissenschaftsstadt DA – erwartete ja verwertbare Ergebnisse, und sie haben an der »Stellschraube« gedreht und den Parameter (Anfangswert) verringert, eventuell mehrfach, und schließlich ergaben sich scheinbar vertretbare Resultate – mit Unsicherheiten. Die sind dann ins Gutachten geflossen.

Aber alle Orakel haben keinen Bestand, Wahrsagerei mit Prozenten bringt nur für die Wahrsager einen Gewinn, nicht für ihre Kunden, später. Denn: Man muß die Situation daraufhin untersuchen und durchschauen, welches Verkehrsaufkommen überhaupt »möglich« wäre, bei unrealistisch großem Leitwert, also wenn der verkehrliche Widerstand gegen Null strebte. Viele Verkehrsteilnehmer – gerade Lkw – scheuen heute wegen des doch zu großen Widerstands (die Inverse des Leitwerts $R = 1/L$) noch, sich zum Darmstädter Verkehrsaufkommen hinzugesellen. Aber es sind außerordentlich viele, die noch übers Frankfurter Kreuz fahren müssen, z.B. zwischen Aschaffenburg und Mainz oder Würzburg und Gernsheim. Über DA könnten sie $2/3$ der Maut sparen. Also bräuchte für manche die Nordostumgehung einen gehörigen Anreiz.

Das weiß man im Landkreis auch, und schon plant man dort, simultan mit DA, Leitwertverbesserungen, also Umgehungsstraßen, um die eigenen Ortschaften zu entlasten, so daß aber für das Verkehrsaufkommen von & gen DA die Anreize und Raten (der Wert »U«) noch weiter gesteigert werden, denn gewisse äußere Vorwiderstände werden zusätzlich entfallen.

Zum Dynamischen Ohmschen Gesetz, das so in der Elektrotechnik nicht vorgesehen ist, gehört also eine rekursive Einflußfunktion: $U = f(L)$, die Vergrößerung des Leitwerts erhöht entsprechend dem potentiellen Verkehrsaufkommen das tatsächliche, bis der neue Leitwert »ausgelastet«, die Durchlässigkeit erschöpft ist.

Was also würde sich einpendeln oder einschwingen? – Das Verkehrsaufkommen dem neuen Leitwert entsprechend. Und natürlich gibt es eine Grenze, die sich aus der individuellen Leidensfähigkeit der Fahrer ergibt: Wenn es insgesamt zu unbequem wird, kurzfristig, also noch schlechter als heute, durch Darmstadt zu fahren, wenn also Fahrer zweimal im Tunnel im Stau gestanden haben, entsteht Entlastung, bis sich ein Durchschnitt einstellt, so wie heute, nur mit mehr Lkw-Verkehrsaufkommen, was der neue Leitwert gestattet und das Gesetz nicht verbietet.

Resümee: Die Nordostumgehung würde, wenn sie käme, gerade so viel Verkehr aufnehmen, wie sie zusätzlichen anlockt, weil das Verkehrspotential, außerhalb, riesengroß ist. Und den anderen Parallelstraßen in Darmstadt bliebe eben der Verkehr erhalten, den sie heute schon aufnehmen müssen.

**) Dummbach (2009): *Mir erlätze's vielleicht net mehr, awwer Sie wern sähe, daß ich recht hob: in fuffzeh' Jahr werd mer uns für den Nordostdunnel e Umgehungsstroß anpreise, was denselben vom Dorschgangsverkehr entlasten soll; dann nadürlich übers Oberfeld.*

Der Generalverkehrsplan ≈1970

Die übermäßige »Autogerechtigkeit« hatte zum Darmstädter Generalverkehrsplan geführt: Ein Autobahnring sollte Darmstadt umschließen, südlich von der A5 abzweigend zwischen Heimstätten- und Barbarasiedlung übers Oberfeld und an der Fasanerie vorbei mit einem großen Kreuz westlich von Kranichsteiner- und Jägertorstraße, schließlich zwischen Bhf. Kranichstein und Arheilgen und westlich neben der Schwerionenbeschleunigung vorbei bis Egelsbach. Die Osttangente war dazu also die Anbindung in Nord-Süd-Richtung, damit man schnell nach Frankfurt käme. Man hat auch schon angefangen zu bauen; östlich vom Meißplatz kann man die vorgesehene – und nun rückgebaute – Vier-Spur-Fahrbahn noch »bewundern«.

Das fand man damals fortschrittlich und modern. Der Plan war auf etwa 50 Jahre hin ausgelegt, und wenn es so gekommen wäre, so hätten wir die Osttangente und den Autobahnring heute schon fast fertig.

Er war allerdings als bald heftig umstritten, aus dem zweifachen Grund »Osttangente« und, daß im Osten das Oberfeld zerschnitten werden sollte: Die »Oberfeldtrasse« war lange Jahre ein Reizwort, weil für fast eine Mehrheit der Bevölkerung diese Idee doch ein zu starkes Stück gewesen ist. Und solche Bedenken sind schließlich sogar bei den meisten etablierten Darmstädter Parteien angekommen, auch dank der WGD.

Arheilger Westumgehung

Die IGAB hat die Ost-Westachse vollständig verhindert. Am Arheilger Bahnhof ist die Straße unterbrochen; damit verläuft der »Autobahnzubringer« nach Weiterstadt nicht mehr durch den Ortskern: er ist deshalb ganz verschwunden. Und die Virchowstraße verläuft nicht mehr ganz nahe am Wohngebiet und am Sportgelände der SG Arheilgen vorbei, sondern weiter südlich näher an Merck. Die Fuchsstraße ist nicht angebunden. Nicht erreicht hat die IGAB eine Unterführung am »Abzweigohr«.

Außerdem wurden etwa 6 Hektar Grünfläche zwischen Merck und dem Wohngebiet A24 gewonnen, und die Industrieausdehnung weiter nach Norden begrenzt.

Dieser Erfolg wurde möglich, weil die IGAB sich frühzeitig und schlau ein Grundstück auf der vorgesehenen Trasse gesichert hatte.



Damit war die Bürgerinitiative verhandlungs- und einspruchsberechtigt. Vier Jahren lang war jede Entwicklung blockiert, bis die Stadt – sprich: die erste Rot-/Grün-Koalition – sich schließlich doch mit ihr geeinigt hat, mit neuem rechtlichen Rahmen: Zug um Zug vollzogen. Heute aber gibt es keine Zweifler mehr: Genau so, weiß man in Arheilgen, gilt die Lösung als allgemein anerkannt und optimal.

Die ONO (Bürgerinitiative Darmstadt Ohne NordOst"Umgehung") steht nicht im geschichtsleeren Raum, sondern hat bedeutende und erfolgreiche Vorgängerinnen: Die WGD (Wählergemeinschaft Darmstadt – aktiv 1975-1985) und die IGAB (Interessengemeinschaft Arheilger Bürger – aktiv seit 1985). Beide hatten Erfolge. Die der WGD hat die Stadtteilerstörung des Martinsviertels verhindert. Nochmals Danke!

Osttangente

Am 28. 2. 1980 hatte der zähe Kampf seinen Erfolg. Da beschloß die Stadtverordnetenversammlung (auch SPD und FDP), daß der alte Generalverkehrsplan fortgeschrieben und die Osttangente nicht gebaut würde. Sie hätte ab der Alexanderstraße aus vier-spurig mit Grünstreifen – »die grüne Achse der Vernunft«, so Stadtbaurat Herbert Reißer (CDU) damals – das Martinsviertel »in zwei Martinsachtel« – so damals die WGD – teilen sollen.

Schon nach 3 Jahren in der Opposition hatte man die meisten politischen Gegner überzeugt. Immerhin.

Da war die Oberfeldtrasse aber noch nicht vom Tisch, sondern eher bestätigt. Und im Wahlprogramm 1985 der WGD gab es auch noch das Vorhaben Nordostumgehung.

Ab 1981 hatte die SPD eine Koalition mit der WGD unter OB Metzger. Sie hat dann oftmals gegenüber dem Koalitionspartner Sachfragen gegen Personenwahlen ausgehandelt: Einen SPDler hat sie nur dann in ein Amt gewählt, wenn ihr dafür sachliche Zugeständnisse eingeräumt worden sind. Der Bauverein sollte demnach einen Wohnhauskomplex (heute rosa) an die Ecke Alexander-/Heinheimer Straße stellen als immerwährende Barriere. Und die Nordostumgehung wäre quasi eine Nichte der Osttangente. Sie sollte das Schicksal ihrer Tante teilen!

Der gelenkte Käuferstrom

Eine für den Darmstädter Einzelhandel höchst unerwünschte Nebenwirkung der Nordostumgehung besteht darin, daß mit ihr eine Verkehrsspanne eingerichtet wird, die alle Odenwälder Käufer zum schnurstracksen Einkauf in das neue Supereinkaufszentrum am Rande von Weiterstadt führt. Schnöde an Darmstadt vorbei, denn am Einkaufszentrum gibt es kostenlose Parkplätze, im Gegensatz zur Darmstädter Innenstadt. Ob sich das »unsere« Politiker von FDP und CDU so recht überlegt haben? – Kaum zu glauben.

