

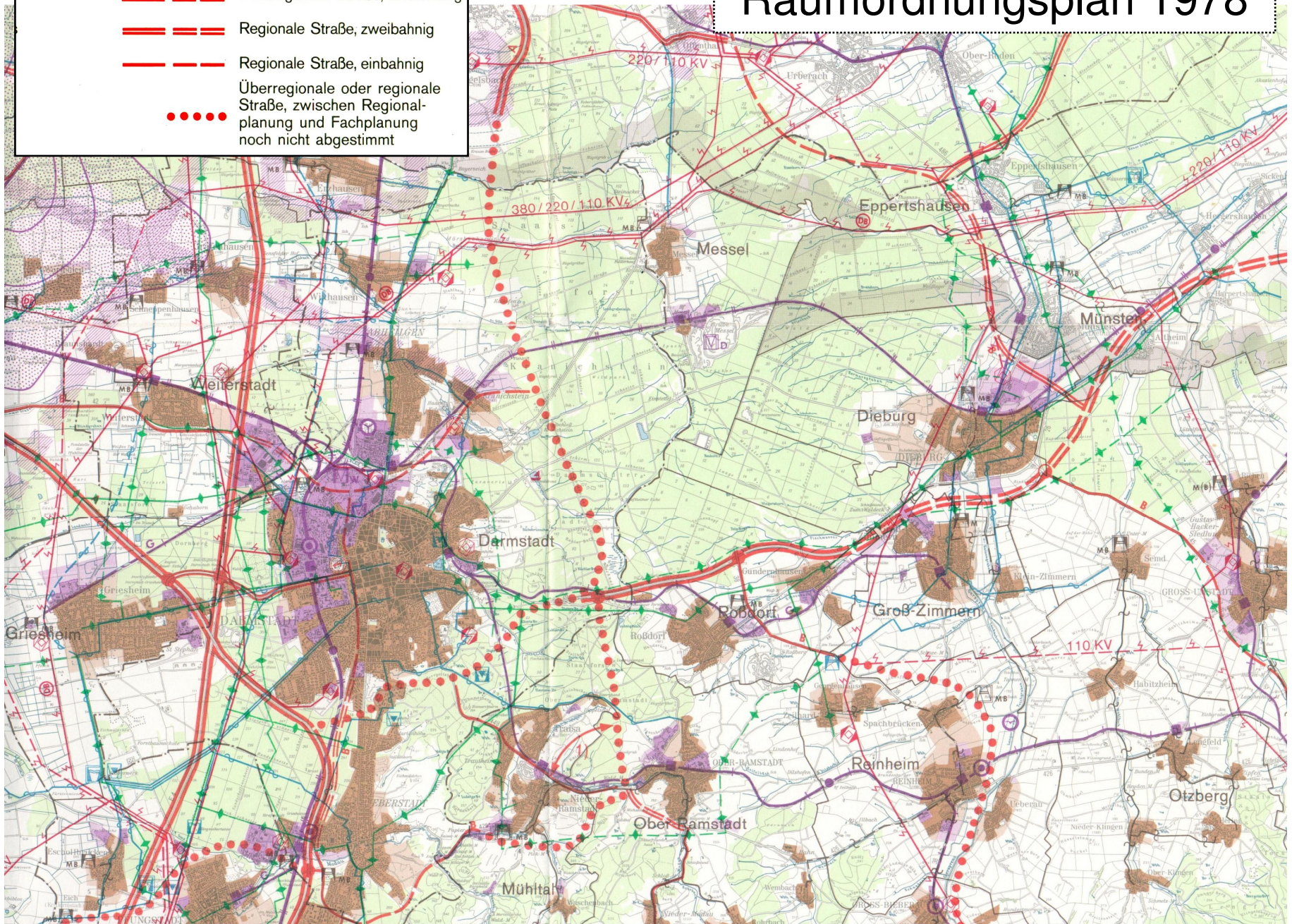
Die Bürgerinitiative
„Keine Fernstraße Ober-Ramstadt Ost (K129)“
heißt Sie herzlich willkommen zur

Bürgerversammlung

Ober-Ramstadt, am 12. Dezember 2007

Raumordnungsplan 1978

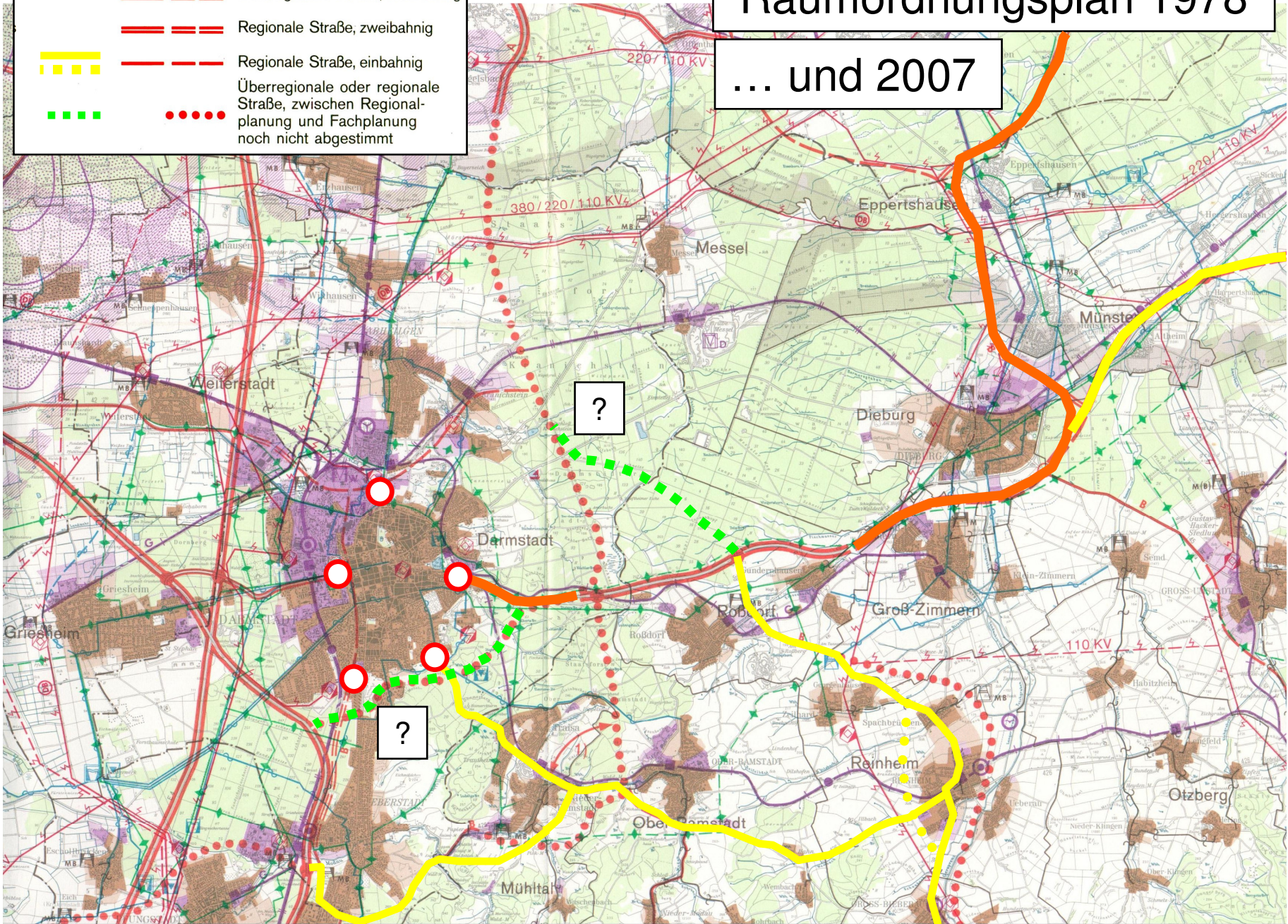
- vorh. gepl. Überregionale Straße, zweibahnig
- Regionale Straße, zweibahnig
- Regionale Straße, einbahnig
- Überregionale oder regionale Straße, zwischen Regionalplanung und Fachplanung noch nicht abgestimmt



Raumordnungsplan 1978

... und 2007

2007	vorh.	gepl.	
			Überregionale Straße, zweibahnig
			Regionale Straße, zweibahnig
			Regionale Straße, einbahnig
			Überregionale oder regionale Straße, zwischen Regionalplanung und Fachplanung noch nicht abgestimmt



- ➔ Rückblick
- ➔ Das Verkehrsgutachten vom Mai 2004
- ➔ Argumente für den Bau der Ostumgehung
- ➔ Zahlen, Daten, Fakten dazu
- ➔ Verkehrssituation Südhessen
- ➔ Die Erfahrungen der Anderen
- ➔ Auswirkungen der Ostumgehung
- ➔ Situation „Eiche Ost“, schalltechnischer Exkurs
- ➔ Alternativen zur Ostumgehung

➔ Rückblick

- ➔ Das Verkehrsgutachten vom Mai 2004
- ➔ Argumente für den Bau der Ostumgehung
- ➔ Zahlen, Daten, Fakten dazu
- ➔ Verkehrssituation Südhessen
- ➔ Die Erfahrungen der Anderen
- ➔ Auswirkungen der Ostumgehung
- ➔ Situation „Eiche Ost“, schalltechnischer Exkurs
- ➔ Alternativen zur Ostumgehung

Wie es begann - Zitate zur Ost-Umgehung:

„Es ist zu befürchten, dass die Ostumgehung zu einer Südumgehung für Darmstadt wird.“

(Pressemitteilung der CDU Ober-Ramstadt vom Juni 2002)

„Es führt kein Weg an der Ostumgehung vorbei“

(SPD Ober-Ramstadt in den Odw. Nachr. 17.10.2003)

„Es wäre nur eine Frage der Zeit, bis die K129 für den Lkw-Verkehr ausgebaut wird“

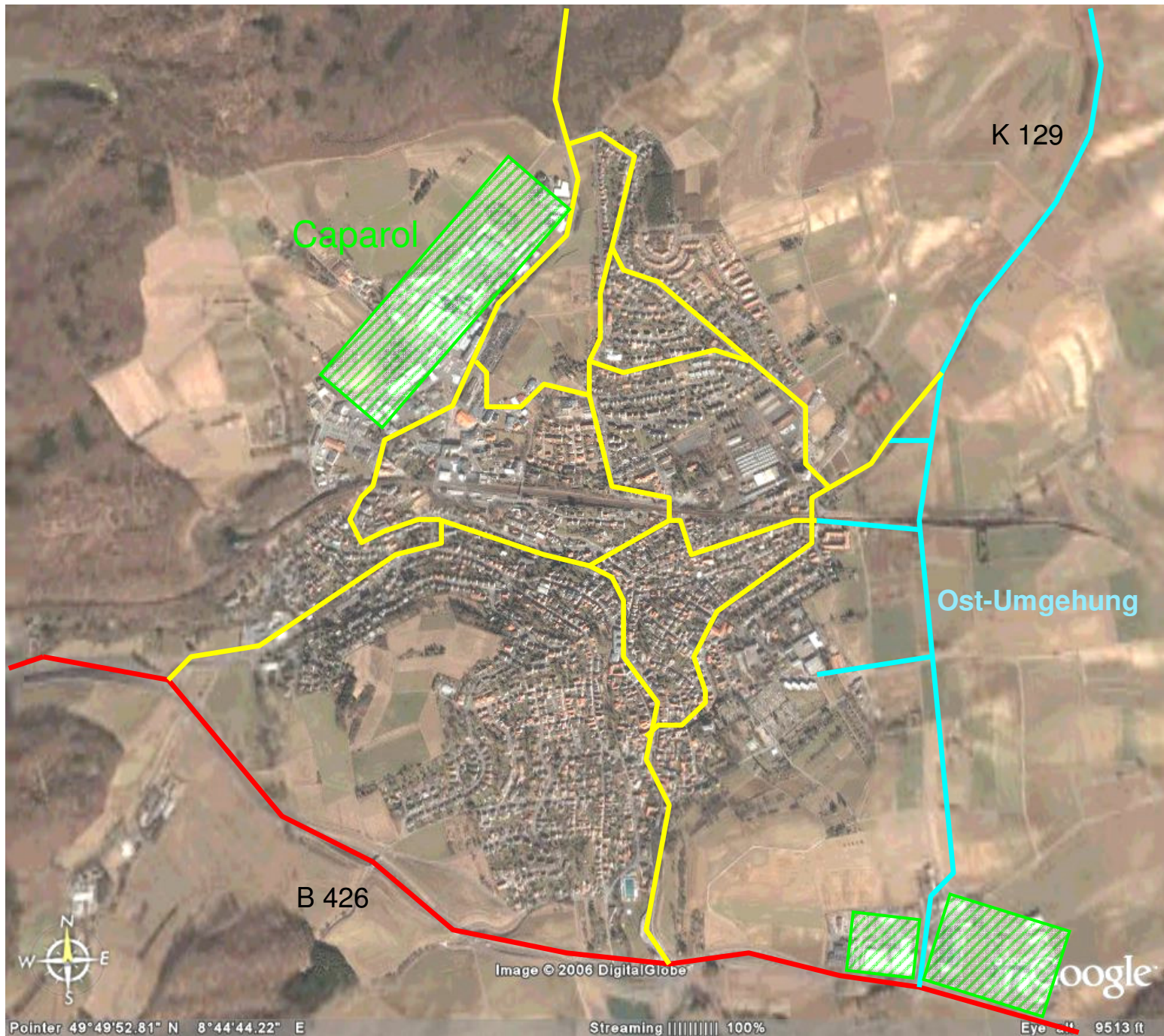
(Die Grünen Ober-Ramstadt, in den Odw. Nachr. 24.10.2003)

„...die Verkehrsprognosen zum Bau der geplanten Ostumgehung [sind] hinfällig.“

(Die Grünen Ober-Ramstadt, im DA-Echo 25.10.2003)

„... wesentliche Verbesserung der Lebensqualität durch die neue Straße ...“

(Bürgermeisterkandidat Schuchmann, in Odw. Nachr. 07.11.2003)



K 129

Caparol

Ost-Umgehung

B 426



Image © 2006 DigitalGlobe

Google

Pointer 49°49'52.81" N 8°44'44.22" E

Streaming ||||| 100%

Eye 9513 ft

Aus dem Gutachten zur Ost-Umgehung (Stadtentwicklung) :

Weitere Ziele sind die Vernetzung der angestrebten Siedlungsentwicklungen im östlichen Stadtbereich und die stadtverträgliche Abwicklung der neu entstehenden Verkehre. Folgende Gebiete sollen neu strukturiert bzw. für neue Bebauung ausgewiesen werden:

- **MIP-Gelände⁴**
(bis 2015: ca.+ 400 Einwohner, ca. + 300 Beschäftigte)
- **Erweiterung Wohngebiet Eiche-Ost**
(bis 2015: ca. + 1.000 Einwohner, weitere 1.000 nach 2015)
- **Wohngebiet östlich der Gesamtschule**
(bis 2015: ca. + 500 Einwohner)
- **Erweiterung Gewerbegebiet Pomawiese**
(bis 2015: ca. + 525 Beschäftigte)

**Insgesamt 1.900 neue Einwohner
und 825 neue Arbeitsplätze ???**

R+T

Topp
Skoupil
Küchler
und
Partner

Quelle:

Anmerkungen zum Gutachten zur Ost-Umgehung (1)

Einwohnerzahlen Ober-Ramstadt

Jahr	Ver- änderung	Saldo	
2002		0	
2003*	-64	-64	
2004*	-32	-96	
2005*	-127	-223	
2006*	-71	-294	
2007	244	-50	
2008	244	194	
2009	244	437	
2010	244	681	
2011	244	925	
2012	244	1.169	
2013	244	1.412	
2014	244	1.656	
2015	244	1.900	
* Quelle: Statistisches Landesamt Hessen			

Die im Gutachten unterstellte Bevölkerungsentwicklung soll von 2002 bis zum Jahr 2015 etwa **+1.900 Einwohner** betragen.

Dazu müsste ab 2007 die Wohnbevölkerung jährlich um 244 Einwohner zunehmen**.

Seit 2002 hat die Wohnbevölkerung jedoch im Mittel um 74 Einwohner jährlich abgenommen.

Das Gutachten unterstellt also eine geradezu spektakuläre Trendumkehr! Wodurch soll sie ausgelöst werden?

(** Südhessen ist seit mehreren Jahren kein Zuzugsgebiet mehr!)

Aus dem Gutachten zur Ost-Umgehung (Verkehrbelastung) :

Querschnitt	Bestand 2002 [Kfz/24h]	Prognose nullfall 2015		
		Belastung [Kfz/24h]	Änderung [Kfz/24h]	Änderung [%]
im Zuge der K 129				
K 129 außerhalb	2.800	3.600	+800	+29%
Ammerbachstraße	2.400	4.700	+2.300	+96%
Sonngasse	4.000	7.100	+3.100	+78%
im Zuge der Ortsdurchfahrt				
westl. Nieder-Ramstädter-Straße	10.800	14.200	+3.400	+31%
Darmstädter Straße, Stadtmitte	7.800	7.800	+0	0%
südl. Darmstädter Straße	8.300	11.700	+3.400	+41%
im Zuge der B 426				
B 426, westl. Ober-Ramstadt	25.800	33.200	+7.400	+29%
B 426, Südumgehung	14.200	18.600	+4.400	+31%
B 426, Hahner Straße	10.800	13.800	+3.000	+28%
im Zuge der L 3104 (Roßd. Str.)				
L 3104 außerhalb	8.800	11.200	+2.400	+27%
L 3104, nördl. Bahnhofstr.	7.800	8.900	+1.100	+14%
L 3104, westl. Nied.-Ramst.-Str.	10.800	11.400	+600	+6%

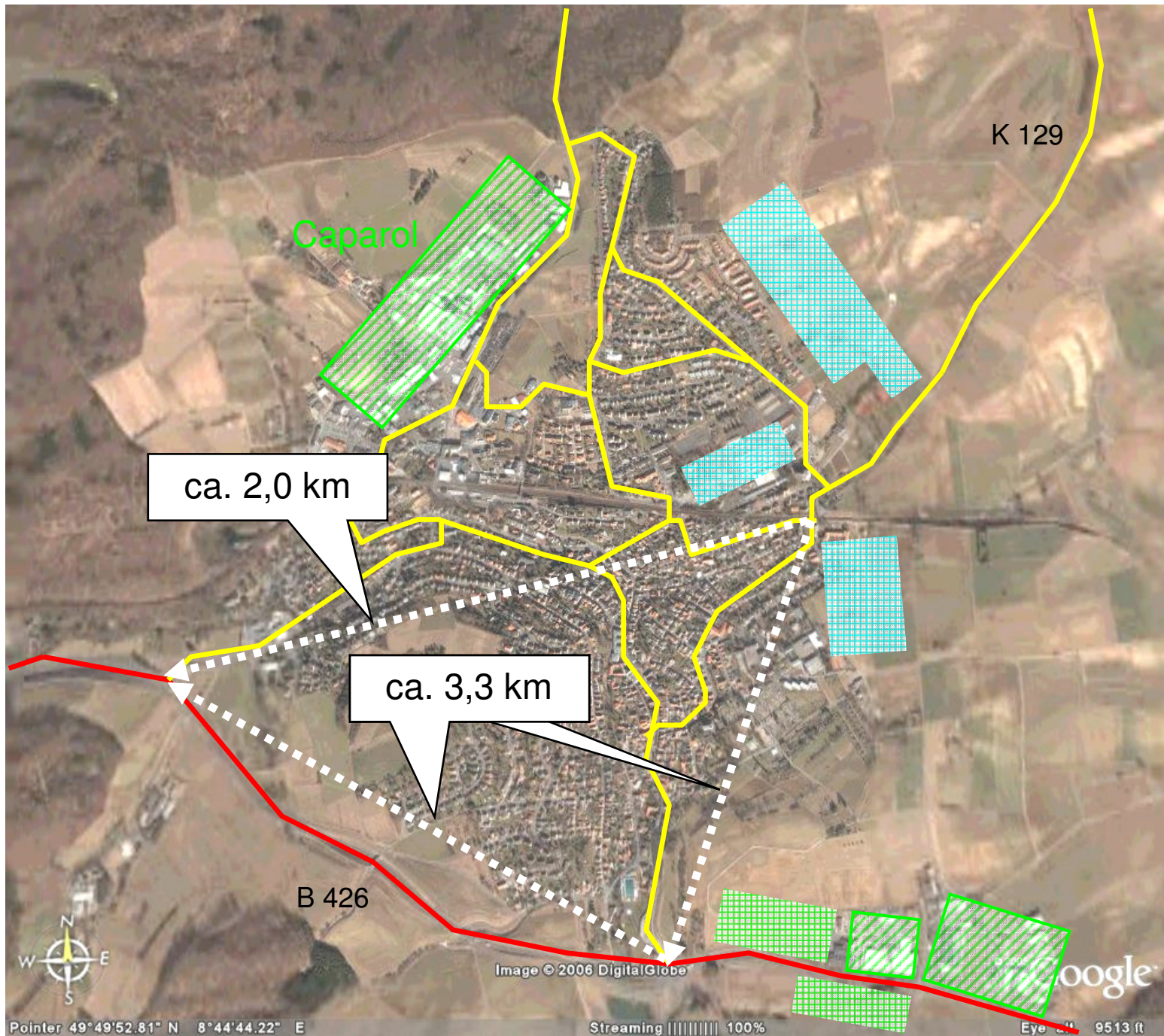


Alice-Str.?

Tabelle 1: Belastungsvergleich Bestandsjahr 2001 - Prognose nullfall 2015 für ausgewählte Straßenquerschnitte

Summe:
114.400
Kfz/24h

Summe:
149.300
Kfz/24h



Anmerkungen zum Gutachten zur Ost-Umgehung (2)

- Die Kernstadt Ober-Ramstadt hatte in 2002 etwa 10.200 Einwohner
- Der angenommenen Zuzug bis 2015 beträgt +1.900 Einwohner (= 18,6%)

Jahr	Einwohner Kernstadt	Differenz [%]	Fahrzeug- Bewegungen [Summe]	Differenz [%]
2002	10.200		114.400	
2015	12.100	+18,6%	149.300	+30,5%

Die bis 2015 neu zuziehenden Einwohner verursachen laut Gutachten überproportional viele Fahrzeugbewegungen. Warum?

Aus dem Gutachten zur Ost-Umgehung (Auswirkungen) :

Querschnitt	Prognose- nullfall 2015 [KfZ/24h]	Ostumgehung Var. A			Ostumgehung Var. B			Ostumgehung Var. E1			Ostumgehung Var. E2			
		Belastung [KfZ/24h]	Änderung [KfZ/24h]	[%]	Belastung [KfZ/24h]	Änderung [KfZ/24h]	[%]	Belastung [KfZ/24h]	Änderung [KfZ/24h]	[%]	Belastung [KfZ/24h]	Änderung [KfZ/24h]	[%]	
2002														
im Zuge der K 129														
K 129 außerhalb	2.800	3.600	5.200	+1.600	+44%	5.200	+1.600	+44%	5.200	+1.600	+44%	5.200	+1.600	+44%
Ammerbachstraße	2.400	4.700	1.300	-3.400	-72%	1.600	-3.100	-66%	1.700	-3.000	-64%	1.800	-2.900	-62%
Sonngasse	4.000	7.100	2.900	-4.200	-59%	3.300	-3.800	-56%	3.400	-3.700	-52%	3.400	-3.700	-52%
im Zuge der Ortsdurchfahrt														
westl. Nieder-Ramstädter-Str.	14.200	10.400	-3.800	-27%	11.000	-3.200	-23%	11.200	-3.000	-21%	11.400	-2.800	-20%	
Damstädter Straße, Stadtmitte	7.800	7.300	-500	-6%	6.700	-1.100	-14%	6.900	-900	-12%	6.900	-900	-12%	
südl. Damstädter Straße	11.700	7.800	-3.900	-33%	6.900	-4.800	-41%	7.000	-4.700	-40%	7.200	-4.500	-39%	
im Zuge der B 426														
B 426, westl. Ober-Ramstadt	33.200	33.600	+400	+1%	33.600	+400	+1%	33.600	+400	+1%	33.600	+400	+1%	
B 426, Südumgehung	18.600	23.100	+4.500	+24%	22.500	+3.900	+21%	22.300	+3.700	+20%	22.100	+3.500	+19%	
B 426, Hahner Straße	13.800	19.400	+5.600	+41%	17.800	+4.000	+29%	17.600	+3.800	+28%	17.400	+3.600	+26%	
im Zuge der L 3104 (Roßd. Str.)														
L3104 außerhalb	11.200	10.200	-1.000	-9%	10.200	-1.000	-9%	10.200	-1.000	-9%	10.200	-1.000	-9%	
L 3104, nördl. Bahnhofstr.	8.900	7.900	-1.000	-11%	7.500	-1.400	-16%	7.500	-1.400	-16%	7.500	-1.400	-16%	
L 3104, westl. Nied.-Ramst.-Str.	11.400	10.800	-600	-5%	10.700	-700	-6%	10.500	-900	-8%	10.300	-1.100	-10%	
Ostumgehung														
nördlicher Abschnitt		8.000			8.000			8.000			8.000			
mittlerer Abschnitt		8.300			8.000			8.000			7.300			
südlicher Abschnitt		9.100			8.800			8.600			7.500			

... durch insgesamt 1.900 neue Einwohner
 und 825 neue Arbeitsplätze an der B426 !

Aus dem Gutachten zur Ost-Umgehung (Zusammenfassung) :

- Die Verkehrsbelastung im Zuge der Ortsdurchfahrt geht – für alle Varianten in ähnlicher Größenordnung – im Vergleich zum Prognosenullfall deutlich zurück. Sie erreicht durch die Einfügung der Ostumgehung in etwa heutiges Niveau. Die Mehrbelastung infolge des bis 2015 erhöhten Verkehrsaufkommens wird im Hauptverkehrsstraßennetz ausschließlich von den Umgehungen getragen. Dies zeigt auch die hohe Belastungszunahme auf der Südumgehung im Vergleich zum Bestand (ca. +60 %).

- Die entlastende Wirkung der Ostumgehung auf den Straßenzug Ammerbachstraße – Schulstraße – Sonngasse liegt für alle Varianten in ähnlicher Größenordnung. Die Belastung geht hier zwischen 52 % und 72 % zurück und liegt damit auch unter der heutigen Belastung. Die entlastende Wirkung wird nicht allein durch die Ostumgehung erzeugt, sondern gestärkt durch die Schließung des Bahnübergangs im Langbeuneweg. Die Schließung des Bahnübergangs in der Ammerbachstraße würde die Entlastungswirkung weiter verstärken.

→ Für die Fahrt von Eiche Ost oder einem Baugebiet östlich der Ammerbachstrasse bleibt auch mit einer Ostumgehung der Weg in Richtung DA durch die Innenstadt stets kürzer!

Anmerkungen zum Gutachten zur Ost-Umgehung (3)

- Das Gutachten stellt fest, dass im Jahr 2002 durch die Sonngasse in 24 h 4.000 Kfz fahren, durch die Ammerbachstraße aber nur 2.400. Offenbar sind es **überwiegend kleinräumige Fahrten**.
- Die neuen Wohngebiete lägen alle entlang der Ostumgehung oder haben (MIP-Gelände) eine kurze Zufahrt. Der Verkehr auf der K129 außerhalb nähme von 2.800 Kfz in 24 h **nur um 800 Kfz in 24 h zu**, darin sind auch Kfz enthalten, die nicht durch die Ammerbachstraße fahren (zum Eiche-Viertel oder in die Innenstadt).
- Im Zuge der B426 nimmt der Verkehr westlich von Ober-Ramstadt um **7.400 Kfz** in 24 h zu, in Richtung Hahn nur um 3.000 Kfz in 24 h, die Neubürger werden **überwiegend nach Darmstadt oder zur Autobahn A5** fahren.
- **Offenbar wurde überörtlicher Verkehr (Öffnung des Lohbergtunnels) nicht berücksichtigt! Zusätzlicher überörtlicher Verkehr muss den Prognosen des Gutachtens hinzugerechnet werden!**

Das Gutachten hat damit keine Aussagekraft mehr!

- Rückblick
- Das Verkehrsgutachten vom Mai 2004
- ➔ **Argumente für den Bau der Ostumgehung**
- Zahlen, Daten, Fakten dazu
- Verkehrssituation Südhessen
- Die Erfahrungen der Anderen
- Auswirkungen der Ostumgehung
- Situation „Eiche Ost“, schalltechnischer Exkurs
- Alternativen zur Ostumgehung

Argumente für den Bau der Ost-Umgehung: (2007!!!)

- Sonngasse, Schulstrasse und Ammerbachstrasse sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden
- Sonngasse und Schulstraße sind zur Zeit offizieller Schulweg
- Die Ostumgehung ist eine sinnvolle Zweiterschließung für die Baugebiete „MIAG“ und „Eiche-Ost“
- Ein Teil des lokalen bzw. regionalen Verkehrs im Ortsteil Hahn kann ebenfalls über die Ostumgehung abgewickelt werden und damit eine Teilentlastung für Hahn herstellen
- ... mit Maßnahmen in Ober-Ramstadt erst begonnen werden darf, wenn die Nord-Ostumgehung Darmstadt bereits in Bau ist, da der hier vorgestellte Vorentwurf einer Kreisstraße keinesfalls als Ersatz einer Umgehung für Darmstadt dienen soll und darf. Dies unterstützen im Übrigen auch die Verantwortlichen der Stadt Darmstadt.

„... zurück zu Sachlichkeit!“ Bürgermeister W. Schuchmann
in den *Odenwälder Nachrichten* vom 30.11.2007

aus: *da facto*, 25. Januar 2006

Stadt und Landkreis präsentieren gemeinsame Verkehrsstrategie: Nord-Ost-Umgehung Darmstadt und Ost-Umgehung Ober-Ramstadt sollen Entlastungsring bilden

Bau- und Verkehrsdezernent Dieter Wenzel: „Verkehrspolitik macht nicht an Stadtgrenzen Halt“

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg haben eine gemeinsame Verkehrsstrategie präsentiert, mit der sie für eine deutliche Entlastung sorgen wollen. Kern der regional vernetzten Verkehrs-Vision: Die geplante Nord-Ost-Umgehung Darmstadt und die Ost-Umgehung Ober-Ramstadt bilden eine Art Ring. Beide Projekte würden, so Darmstadts Bau- und Verkehrsdezernent Dieter Wenzel, eine deutliche Verkehrsentlastung bringen, zugleich aber die Attraktivität des Wirtschafts- und Technologiestandorts sichern.

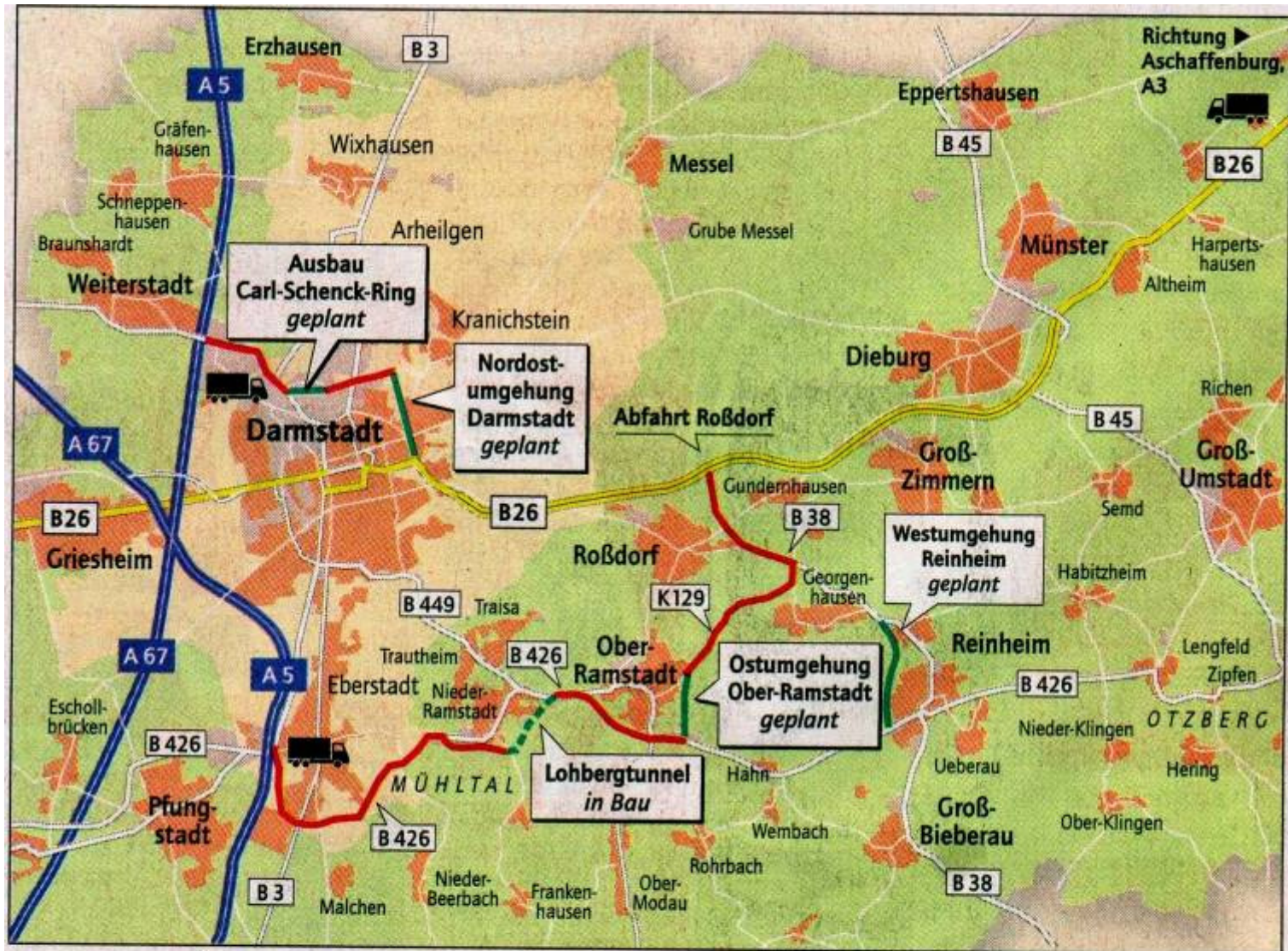
Nicht zuletzt die Stadt **[=DA!]** werde künftig davon profitieren: Die Ost-Umgehung Ober-Ramstadt ermögliche in Zukunft die südliche Umfahrung bei Eberstadt. [...]



**Präsentieren gemeinsame Verkehrsstrategie:
Darmstadts Bau- und Verkehrsdezernent Dieter Wenzel und Landrat Alfred Jakoubek **[SPD]** (v.r.n.l.).**

Foto: da facto (FRE)

<http://www.dafacto.de/artikel/ar/04056/print.html>



Transitstrecken: Über zwei Routen (rotgrüne Linien) könnte künftig der Durchgangsverkehr zwischen der A 5 im Westen und der A 3 im Osten gelangen. Voraussetzung aber wäre, dass zwei umstrittene Straßen (grüne Abschnitte) verwirklicht werden: die Ostumgehung Ober-Ramstadt und die Nordostumgehung Darmstadt. Die Umgehung Nieder-Ramstadts mit dem Lohbergtunnel ist bereits im Bau.

ECHO-GRAFIK: DAGMAR KLUMB

aus: Darmstädter Echo, 25. Januar 2006

Zitate zur Ost-Umgehung aus 2007:

„BI fordert die Planung einer Nordumgehung für den Stadtteil Hahn im Eilverfahren“

(Pressemitteilung der BI in den Odw. Nachr. am 23.03.2007)

„Freigabe von Feldwegen für den Verkehr muss in die Betrachtungen einbezogen werden“

(Pressemitteilung der CDU in den Odw. Nachr. am 13.04.2007)

„Damit ist die B 426 die Südumgehung Darmstadts.“

(Wolfgang Scherz, Präsident des Landesamts für Straßen und Verkehrswesen, bei der Eröffnung des Lohberg-Tunnels am 29.06.2007)

„Ost-Umgehung soll in den Regionalplan. SPD und FDP in Ober-Ramstadt stellen Weichen für Straßenprojekt“

(Darmstädter Echo vom 29.06.2007)

- Rückblick
- Das Verkehrsgutachten vom Mai 2004
- Argumente für den Bau der Ostumgehung
- **Zahlen, Daten, Fakten dazu**
- Verkehrssituation Südhessen
- Die Erfahrungen der Anderen
- Auswirkungen der Ostumgehung
- Situation „Eiche Ost“, schalltechnischer Exkurs
- Alternativen zur Ostumgehung

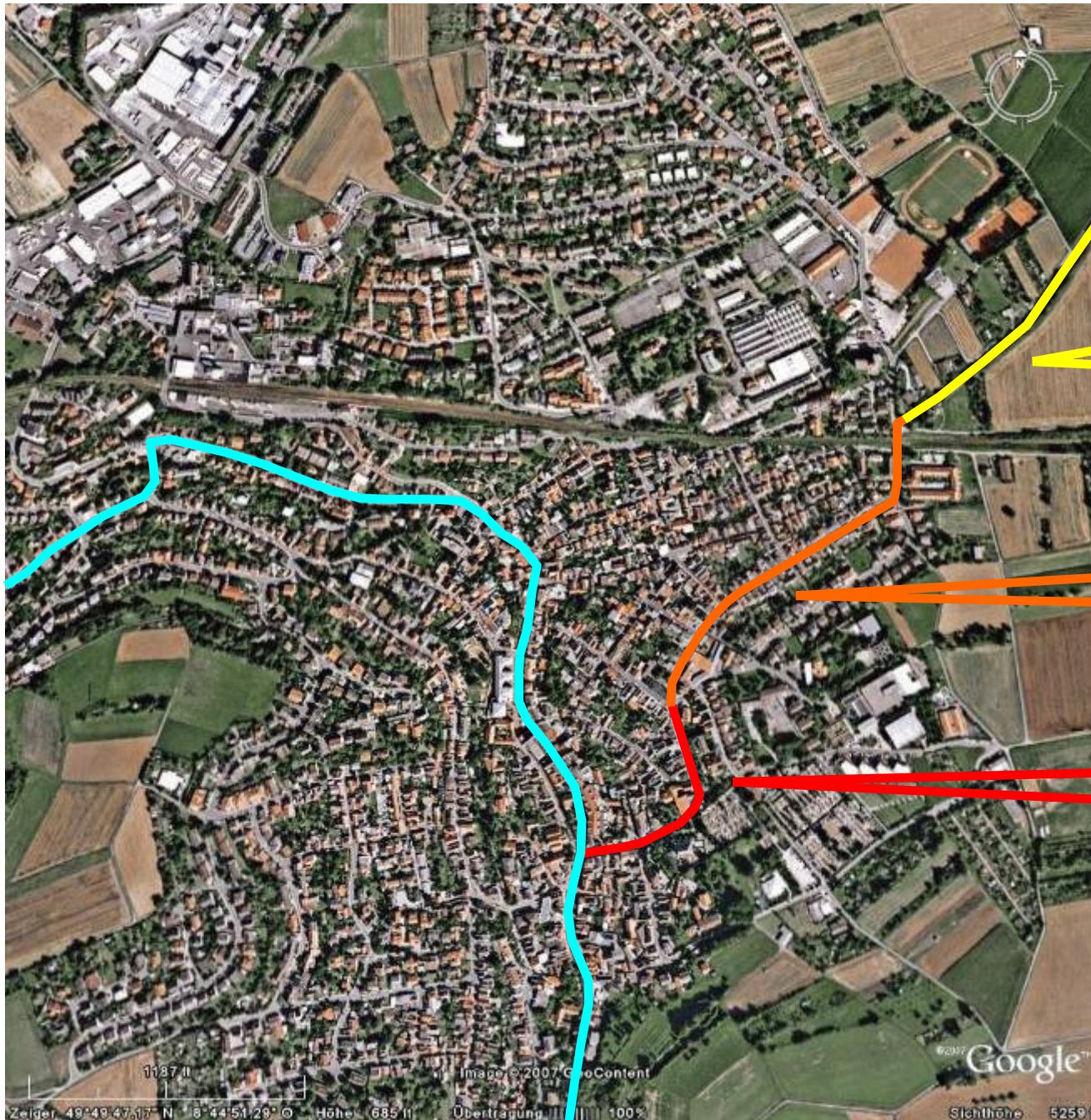
„Durchgangs- verkehr“ in der Ammerbachstr.

K129 außerhalb
2.800 Fzge/24 h

Ammerbachstr.
2.400 Fzge/24 h

Sonngasse
4.000 Fzge/24 h

zum Vergleich:
Darmstädter Str.
7.800 Fzge/24 h



Der Schulweg ...



„offizieller“ Schulweg
(Sonngasse,
Schulstr.)

sicherer Schulweg
(Sonngasse, Prälat
Diehl-Str., Treppe,
Schafgrabengasse,
Bergstr.)

... zum Schulzentrum über die Ost-Umgehung

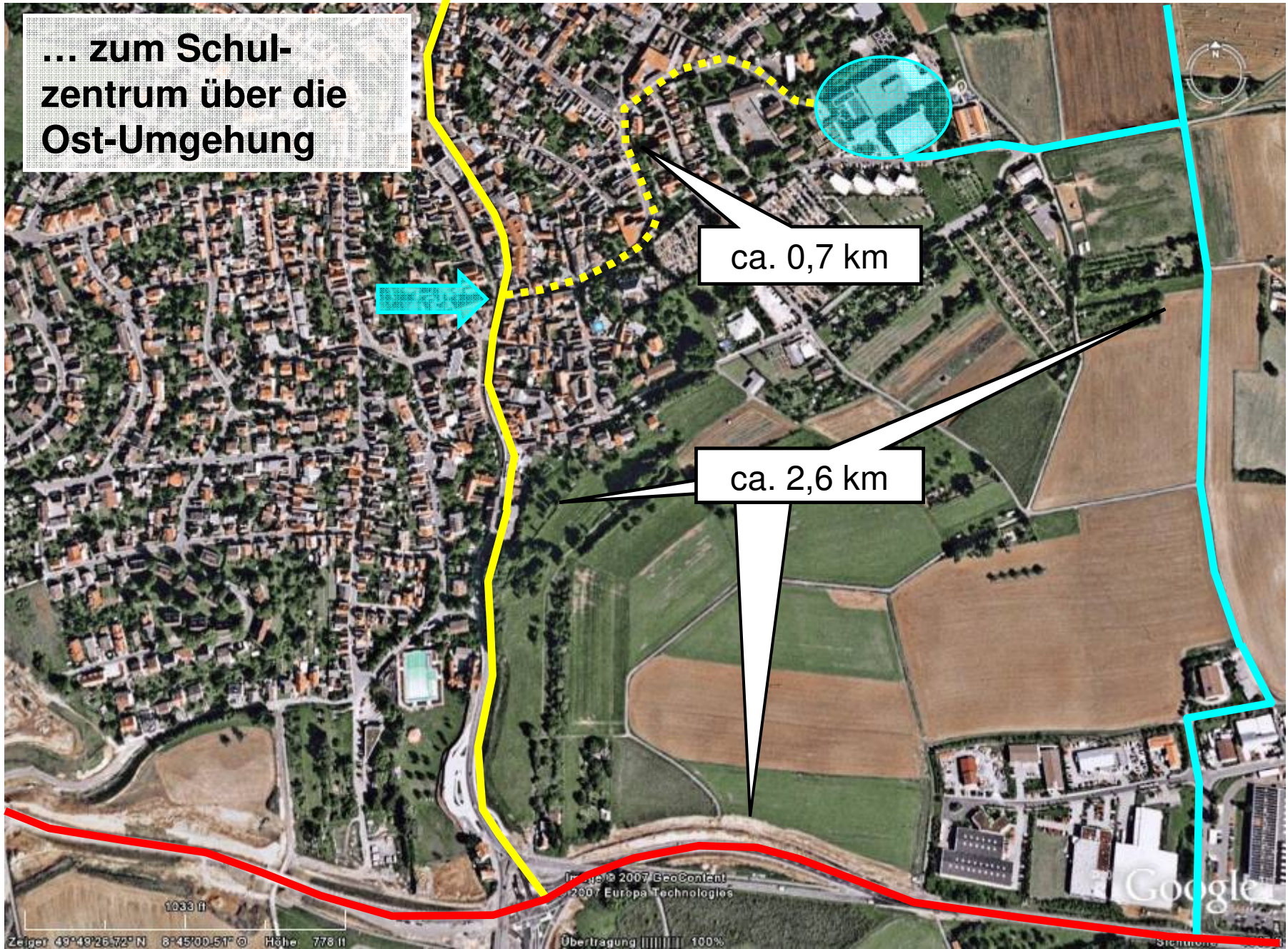
ca. 0,7 km

ca. 2,6 km

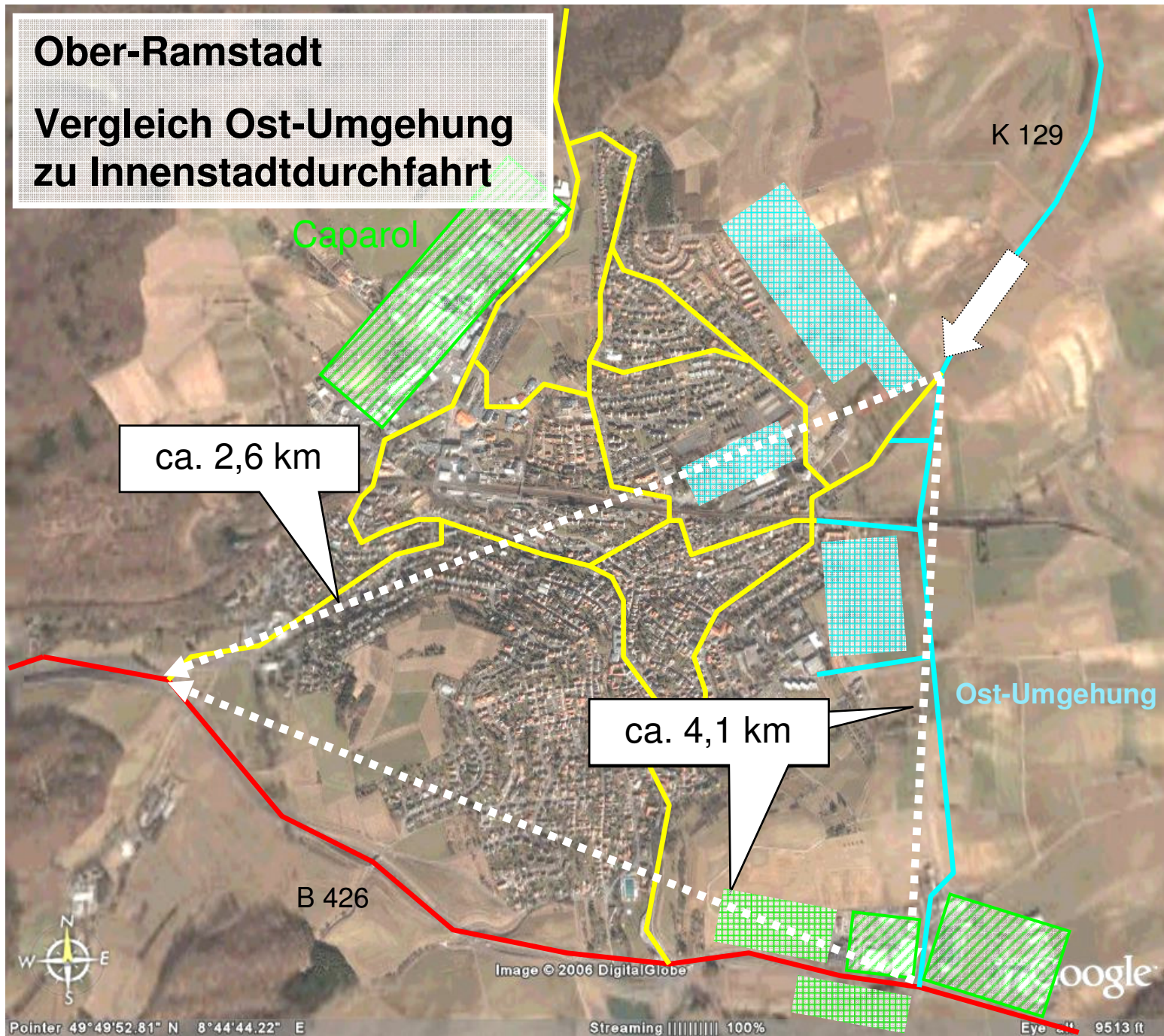
1033 ft
Zeiger 49°49'26.72"N 8°45'00.51"E Höhe 778 ft

Image © 2007 GeoContent
© 2007 Europa Technologies
Übertragung 100%

Google



Ober-Ramstadt
Vergleich Ost-Umgehung
zu Innestadtdurchfahrt



Caparol

ca. 2,6 km

ca. 4,1 km

K 129

Ost-Umgehung

B 426



Image © 2006 DigitalGlobe

oogle

Pointer 49°49'52.81" N 8°44'44.22" E

Streaming ||||| 100%

Eye 9513 ft

Eine Ost-Umgehung für Ober-Ramstadt ? ? ?

- Die geplanten Gewerbegebiete liegen direkt an der B426, das Gewerbegebiet mit dem höchsten Lkw-Aufkommen (Caparol) wird nicht besser angebunden, eine Entlastung der Innenstadt vom Lkw-Verkehr tritt folglich nicht ein.
- Für den Durchgangsverkehr aus Richtung Zeilhard und Gundernhausen und für die Anwohner des heutigen Eiche-Viertels und der zukünftigen Baugebiete bleibt in Richtung Darmstadt bzw. zur A5 der Weg durch die Innenstadt der schnellste (mit nur noch einer Ampel an der Alice-Straße), eine Entlastung der Innenstadt tritt absehbar nicht ein.
- Der Weg aus der Innenstadt zum Schulzentrum über die geplante Ost-Umgehung verlängert sich um fast 2 km, eine deutliche Entlastung der Sonngasse wird daher nicht eintreten.

Insgesamt lässt sich derzeit nicht erkennen, dass die geplante Ost-Umgehung für Ober-Ramstadt notwendig oder auch nur vorteilhaft ist.

Die Bürgerinitiativen

„Keine Fernstraße Ober-Ramstadt Ost (K129)“ und

„Bürgerinitiative Roßberg“ stellen vorläufig fest:

- ➔ Das Gutachten zur Ostumgehung von 2004 ist **obsolet**, es unterstellt eine unrealistische Einwohner-Entwicklung und **ignoriert** den Lohbergtunnel!
- ➔ Die Resolution von rund 120 Bürgern vom 23.03.2007 blieb bis heute **unbeantwortet**, das Ober-Ramstädter Stadtparlament setzt sich nicht mit den Bedenken der Bürger auseinander!
- ➔ Die geplante Ostumgehung löst absehbar keines der **tatsächlichen** Verkehrsprobleme in Ober-Ramstadt, entlastet aber **Darmstadt**!
- ➔ Die Belastung von **Hahn** durch den Verkehr aus dem östlichen Landkreis und aus dem Odenwald wird **ignoriert**!

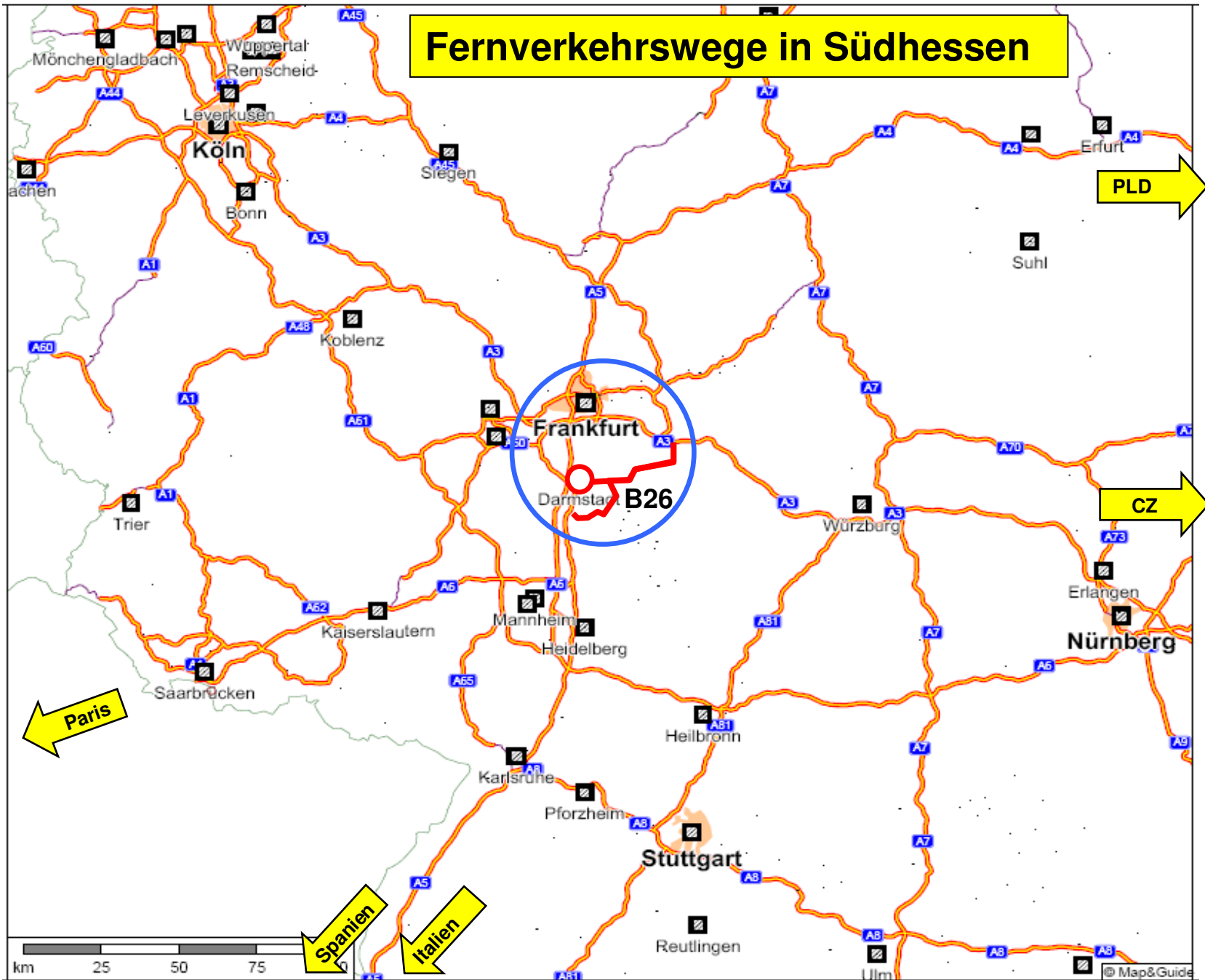
An alle Verantwortlichen:

Beim Bau einer neuen Strasse
sind nicht die Absichten,
sondern die Folgen
entscheidend !!!

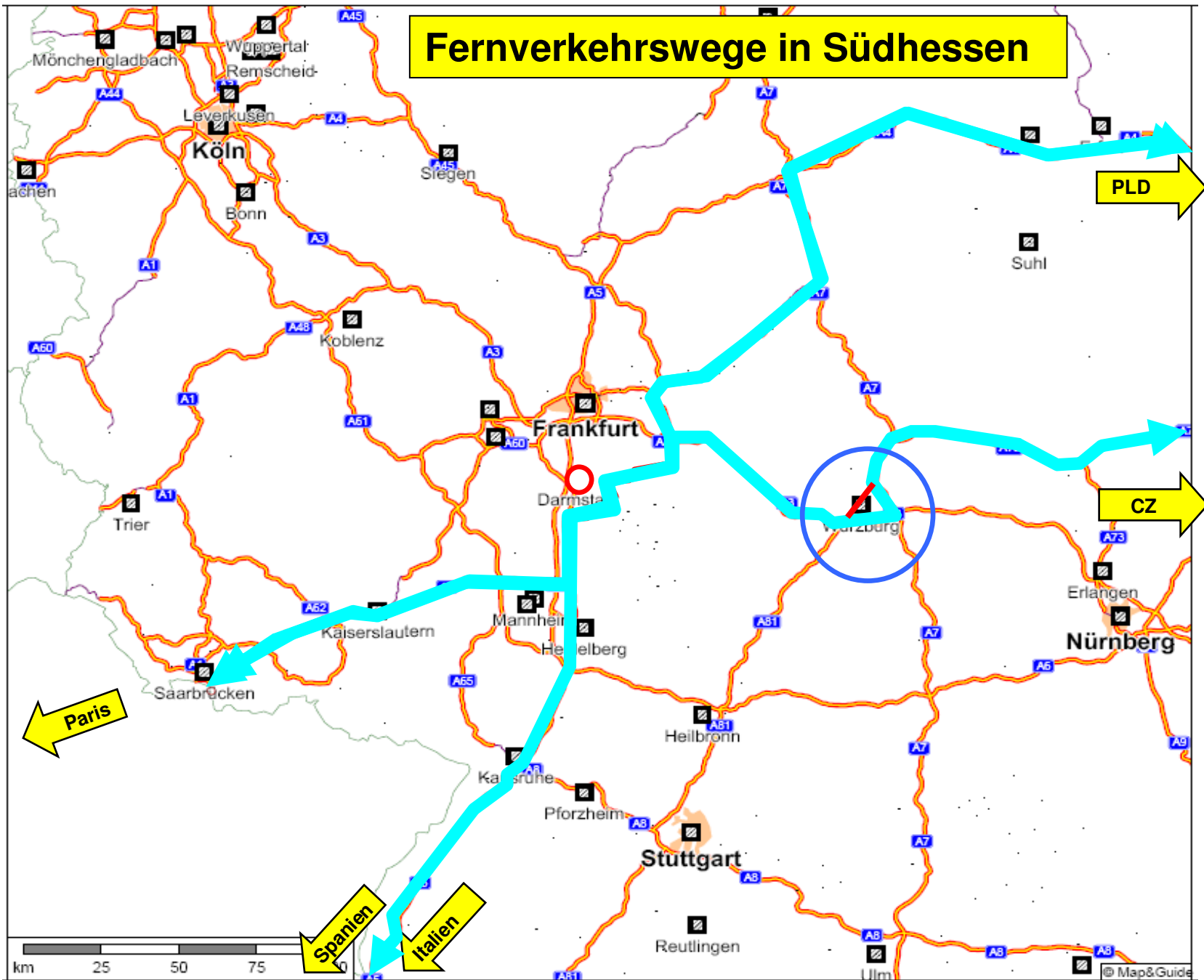
(Das Gegenteil von „Gut“ ist „Gut gemeint“!)

- Rückblick
- Das Verkehrsgutachten vom Mai 2004
- Argumente für den Bau der Ostumgehung
- Zahlen, Daten, Fakten dazu
- Verkehrssituation Südhessen**
- Die Erfahrungen der Anderen
- Auswirkungen der Ostumgehung
- Situation „Eiche Ost“, schalltechnischer Exkurs
- Alternativen zur Ostumgehung

Fernverkehrswege in Südhessen



Fernverkehrswege in Südhessen



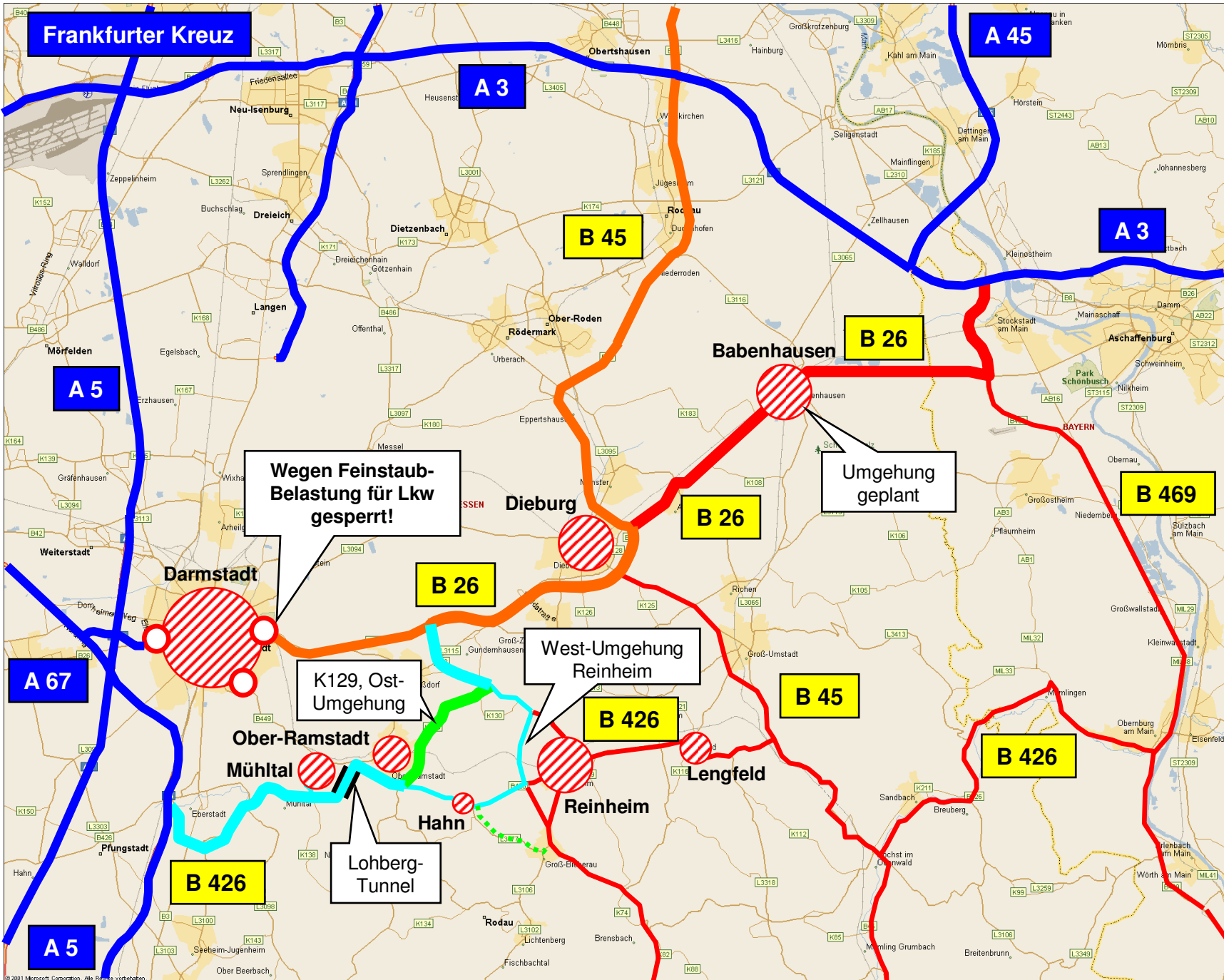
- Rückblick
- Das Verkehrsgutachten vom Mai 2004
- Argumente für den Bau der Ostumgehung
- Zahlen, Daten, Fakten dazu
- Verkehrssituation Südhessen
- ➔ **Die Erfahrungen der Anderen**
- Auswirkungen der Ostumgehung
- Situation „Eiche Ost“, schalltechnischer Exkurs
- Alternativen zur Ostumgehung

Erfahrungen aus Würzburg zeigen, dass...

... trotz „Transitverbot“
täglich ca. 4.000 schwere
Lkw auf der B19 durch die
Innenstadt fahren, nur um
12 km Autobahn zu sparen!



- Rückblick
- Das Verkehrsgutachten vom Mai 2004
- Argumente für den Bau der Ostumgehung
- Zahlen, Daten, Fakten dazu
- Verkehrssituation Südhessen
- Die Erfahrungen der Anderen
- Auswirkungen der Ostumgehung**
- Situation „Eiche Ost“, schalltechnischer Exkurs
- Alternativen zur Ostumgehung



Frankfurter Kreuz

A 45

A 3

B 45

A 3

A 5

B 26

Wegen Feinstaub-Belastung für Lkw gesperrt!

Umgehung geplant

B 469

B 26

B 26

West-Umgehung Reinheim

B 45

A 67

K129, Ost-Umgehung

B 426

B 426

Mühltal

Lohberg-Tunnel

Hahn

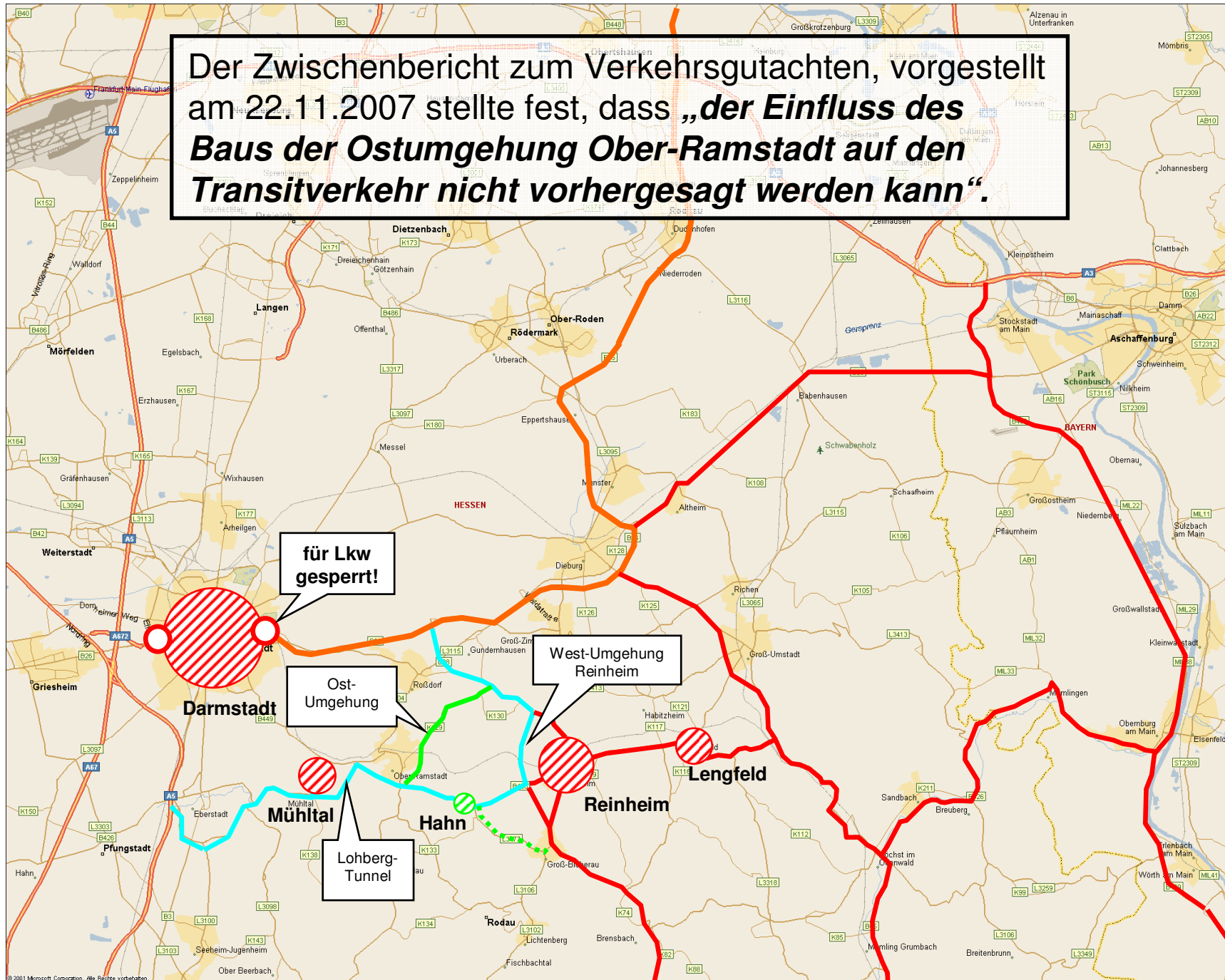
Reinheim

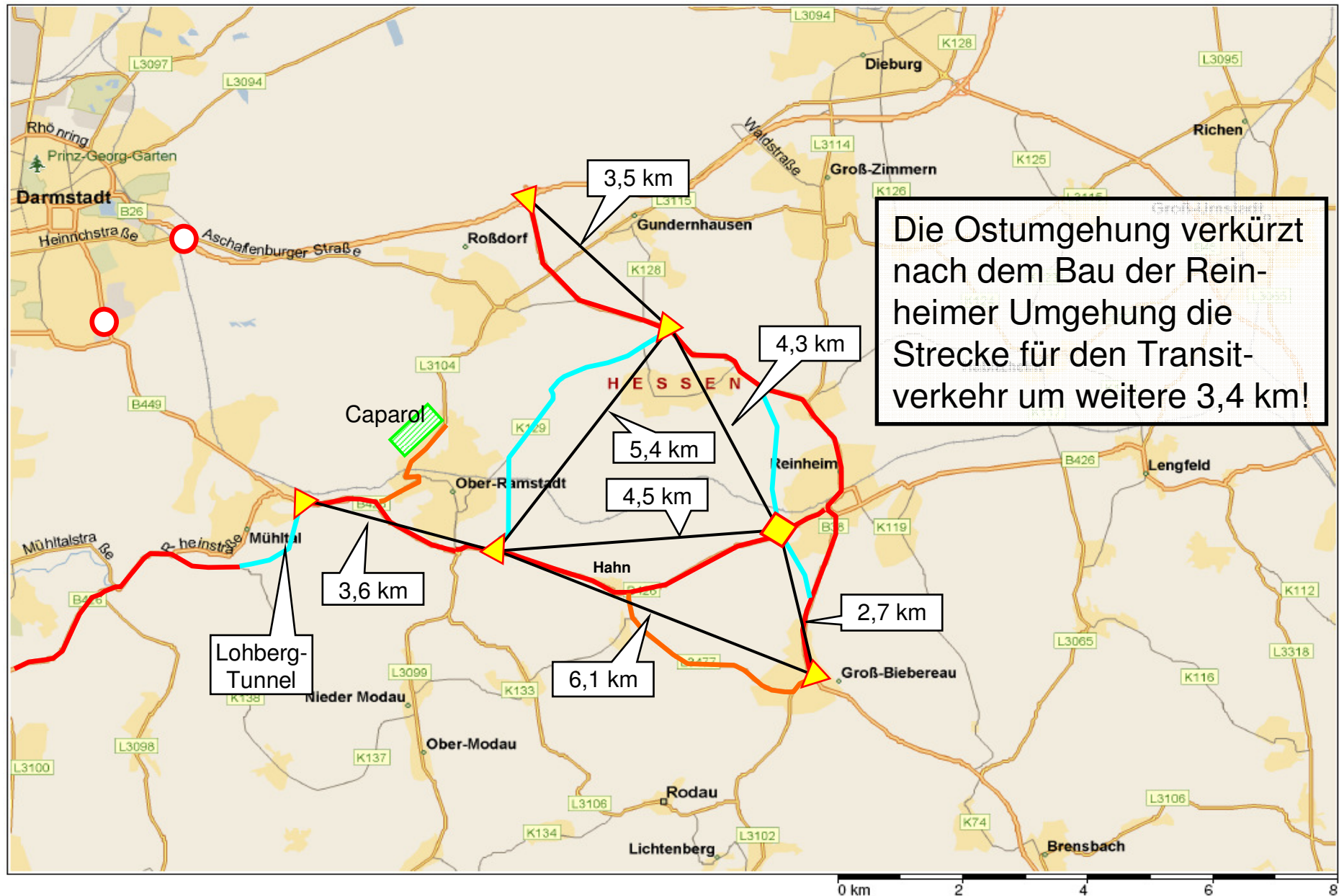
Lengfeld

A 5

B 426

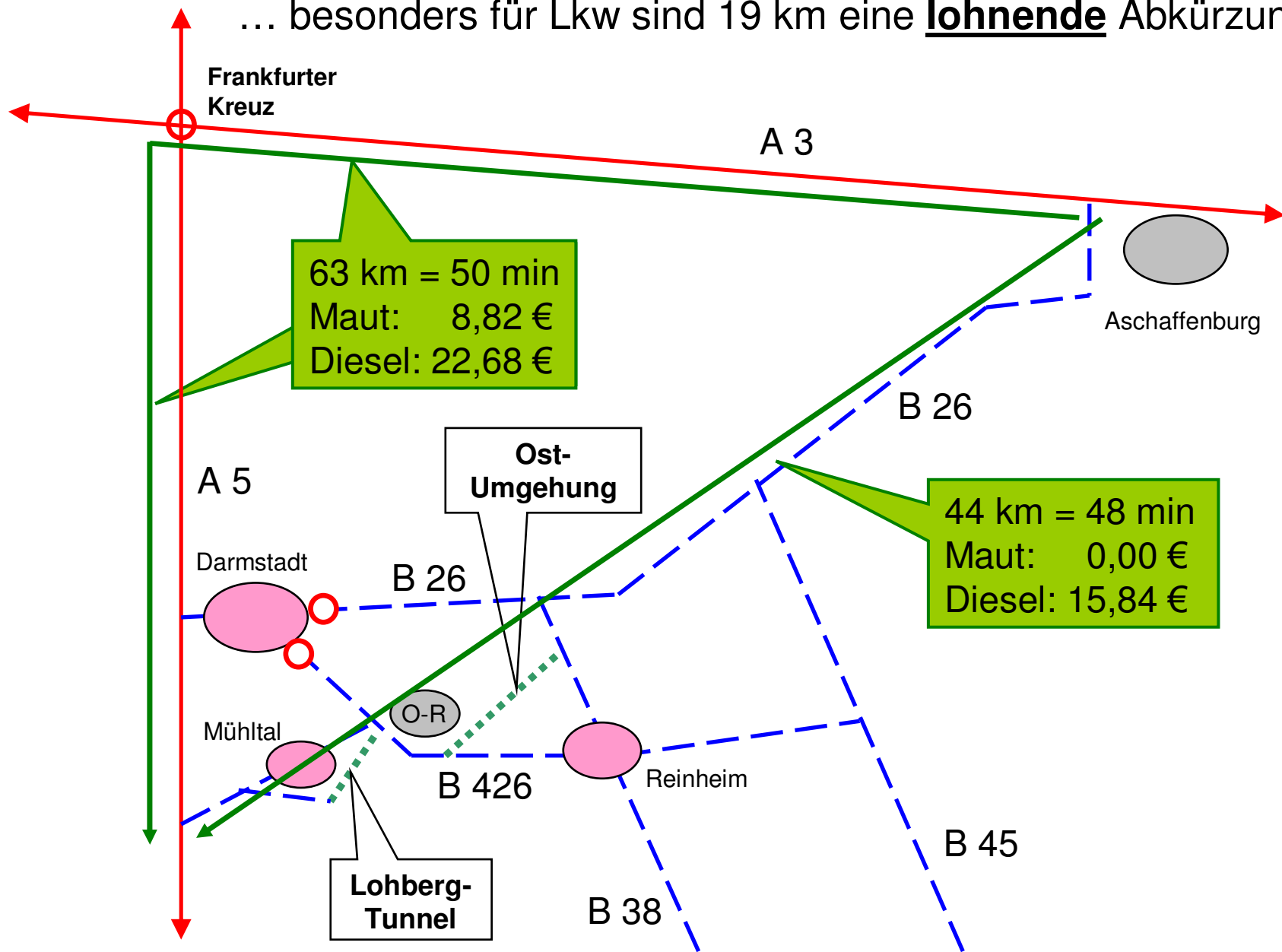
Der Zwischenbericht zum Verkehrsgutachten, vorgestellt am 22.11.2007 stellte fest, dass „**der Einfluss des Baus der Ostumgehung Ober-Ramstadt auf den Transitverkehr nicht vorhergesagt werden kann**“.





Die eingeblendeten Entfernungen sind mit dem Routenplaner „MS AutoRoute“ ermittelt und tlw. interpoliert.

... besonders für Lkw sind 19 km eine **lohnende** Abkürzung!



Was wir befürchten - Zitate zur Ost-Umgehung:

„Wir brauchen die Anbindung des Lohbergtunnels an das Bundesfernstraßennetz“

(Landrat Jakoubek, Info-Veranstaltung am 06.02.2006)

„Die Ostumgehung Ober-Ramstadt bringt eine direkte Verbindung zwischen B 426 und B 38“

(Darmstädter Verkehrsdezernent Wenzel, dafach vom 25.01.2006)

„Mehr Mobilität wird erreicht mit [...] dem Antrag zur Ostumgehung Ober-Ramstadt [...]“

(Wahlprogramm der SPD / Grüne Da-Di vom 26.03.2006)

„Für die geplante Ostumgehung Ober-Ramstadt wird das laufende Raumordnungsverfahren [...]“

(Koalitionsvertrag SPD / Grüne Da-Di vom 28.04.2006)

„Ober-Ramstädter Ostumgehung [ist] eine einmalige Chance!“

(Landrat Jakoubek, im DA-Echo am 14.02.2007)

Bis heute ist offen geblieben, wen der Landrat meinte, als er „Wir“ sagte!

Was wir befürchten - Zitate zur Ost-Umgehung:

„Wir brauchen die Anbindung des Lohbergtunnels an das Bundesfernstraßennetz“

(Landrat Jakoubek, Info-Veranstaltung am 06.02.2006)

„Die Ostumgehung Ober-Ramstadt bringt eine direkte Verbindung zwischen B 426 und B 38“

(Darmstädter Verkehrsdezernent Wenzel, dafacto vom 25.01.2006)

„Mehr Mobilität wird erreicht mit [...] dem Antrag zum Bau der Ostumgehung Ober-Ramstadt [...]“

(Wahlprogramm der FDP Da-Di vom 26.03.2006)

„Für die geplante Ostumgehung Ober-Ramstadt wird das laufende Raumordnungsverfahren fortgeführt“

(Koalitionsvereinbarung SPD / Grüne Da-Di vom 28.04.2006)

„Ober-Ramstädter Ostumgehung [ist] eine einmalige Chance!“

(Aron Krist, SPD Ober-Ramstadt, im DA-Echo am 14.02.2007)

Weitere Zitate zur Ost-Umgehung:

„Der Bevölkerung muss klar sein, dass sich ein Transit-Landkreis entwickelt. Die Ober-Ramstädter werden dafür missbraucht.“

(Darmstädter Echo vom 25.01.2006)

„Nach Eröffnung des Lohbergtunnels ist mit einer Zunahme, vor allem des West-Ost-Verkehrs, zu rechnen.“

(Presserklärung des Landrats, 03.02.2006)

„Wir wollen hier keine Autobahn zur Entlastung der Darmstädter Innenstadt.“

*(Reinhold Reinmöller, SPD Ober-Ramstadt,
im DA-Echo vom 03.02.2006)*

„SPD kann keine Transitstrecke erkennen“

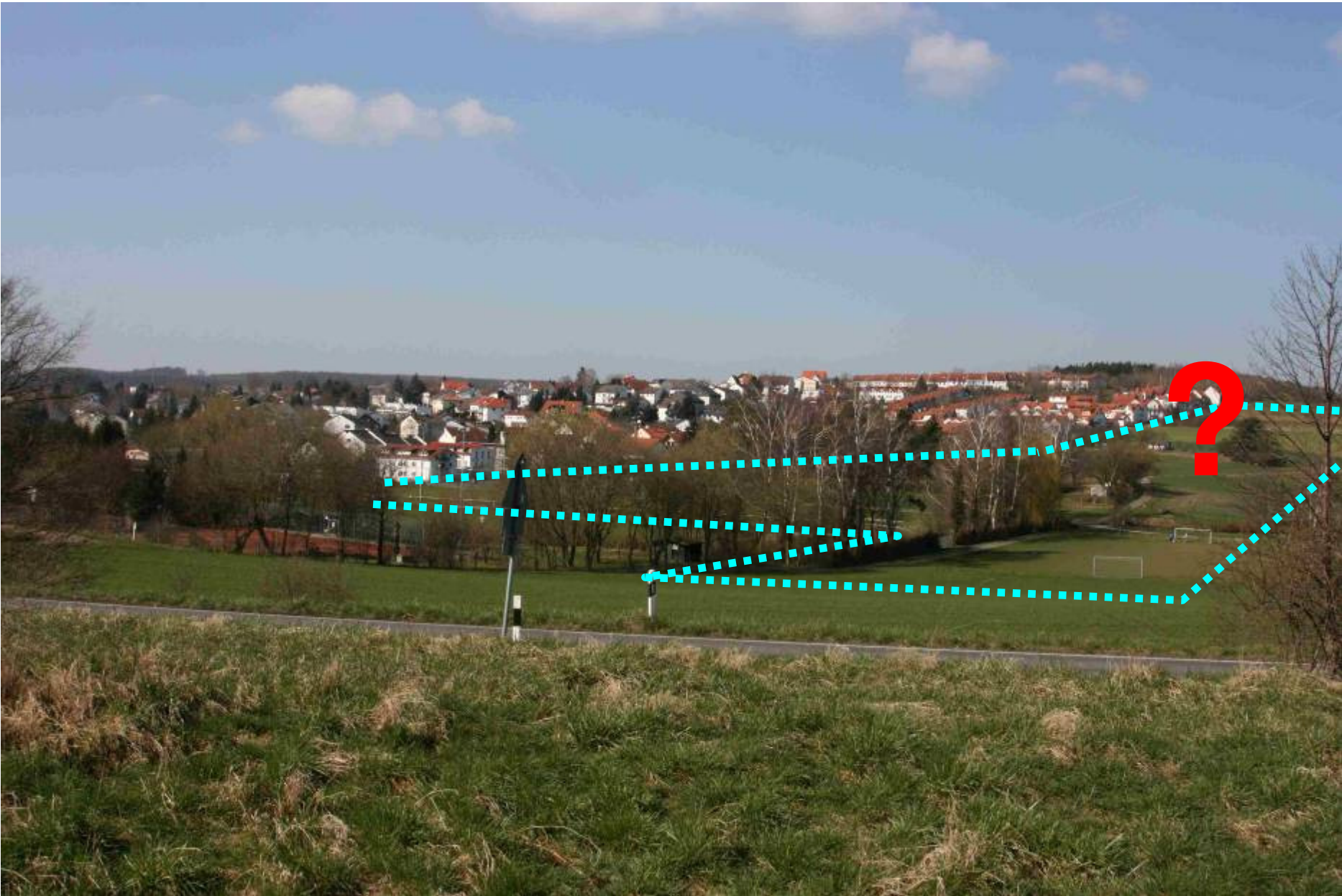
„Im Kreis verkauft die SPD die große Lösung und im Ort die Kleine!“

(Darmstädter Echo vom 06.02.2006)

- Rückblick
- Das Verkehrsgutachten vom Mai 2004
- Argumente für den Bau der Ostumgehung
- Zahlen, Daten, Fakten dazu
- Verkehrssituation Südhessen
- Die Erfahrungen der Anderen
- Auswirkungen der Ostumgehung
- ➔ Situation „Eiche Ost“, schalltechnischer Exkurs
- Alternativen zur Ostumgehung

Blick von der K129 auf das geplante Baugebiet „Eiche Ost“

11.März 2007



Blick von „Eiche Ost“ auf die geplante Ostumgehung

25. Nov 2007



- Das Gelände fällt von der K129 zunächst ab (Senke) und steigt dann an
- Die Trasse steigt über die sichtbare Strecke deutlich an, daraus resultiert eine überdurchschnittliche Lärmbelastigung (Lkw fahren bergauf und bergab im kleinen Gang!)
- Die Schallausbreitung ist durch nichts beeinträchtigt
- Der Bau von Lärmschutzwänden am westlichen Rand der K129 ist wegen der Notwendigkeit einer Auffüllung der Senke sehr aufwändig und teuer
- Die (geplante) Erweiterung des Wohngebiets liegt ebenfalls voll in der Beschallungszone

Schallentstehung und –ausbreitung (1)

Schallquellen an Kfz sind:

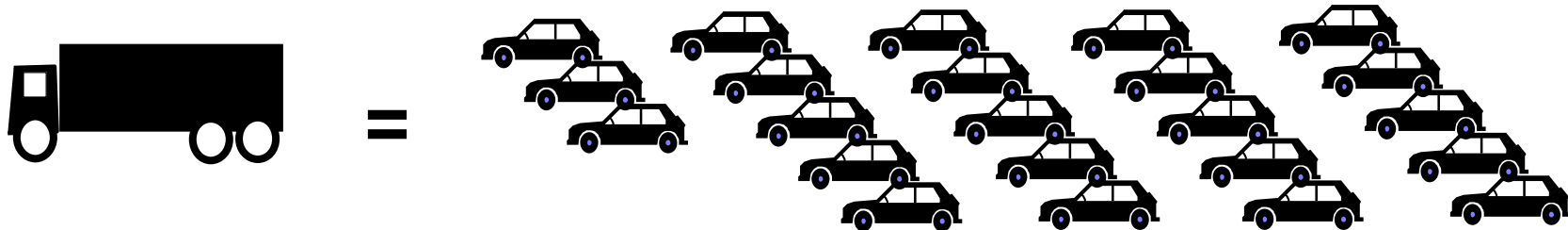
- **Motor** (Verbrennungs- und Ansauggeräusch)
- **Abgasanlage** (Mündungs- und Schwingungsschall)
- (Schalt-) **Getriebe**
- **Reifen** (Abrollgeräusch)
- Geräusche der **Luftdruck-Bremsanlage** (bei Lkw)
- **Achs- und Nabenge triebe** (bei Lkw)
- **Windgeräusch** (Strömungs- und Abrissgeräusche)
- Vibrationen von **Aufbauten** und **Ladegut**

Intensität (Lautstärke) und Charakteristik sind Bauart- und Baujahr bedingt. Ein Lkw Bj. 2006 ist in der Vorbeifahrt etwa so laut wie ein Pkw Bj. 1989. Ein Lkw Bj. 1989 ist etwa so laut wie 10 Lkw Bj. 2006.

Schallentstehung und –ausbreitung (2)

Die Geräuschbelastung durch einen Lkw entspricht nach den Berechnungsverfahren der RLS bei 50 km/h einem Lärmpegel von 23 Pkw. Bei geringeren Geschwindigkeiten tritt die Geräuschbelastung durch Lkw stärker hervor als bei höheren. Im innerstädtischen Geschwindigkeitsbereich (30 bis 60 km/h) liegt bei einem Lkw-Anteil von 10% der Anteil der Lkw zur Gesamtlärmbelastung bei 30 bis 60%.⁴

Quelle: Ministerium für Umwelt und Naturschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
Schwannstraße 3
40476 Düsseldorf



Schallentstehung und –ausbreitung (3)

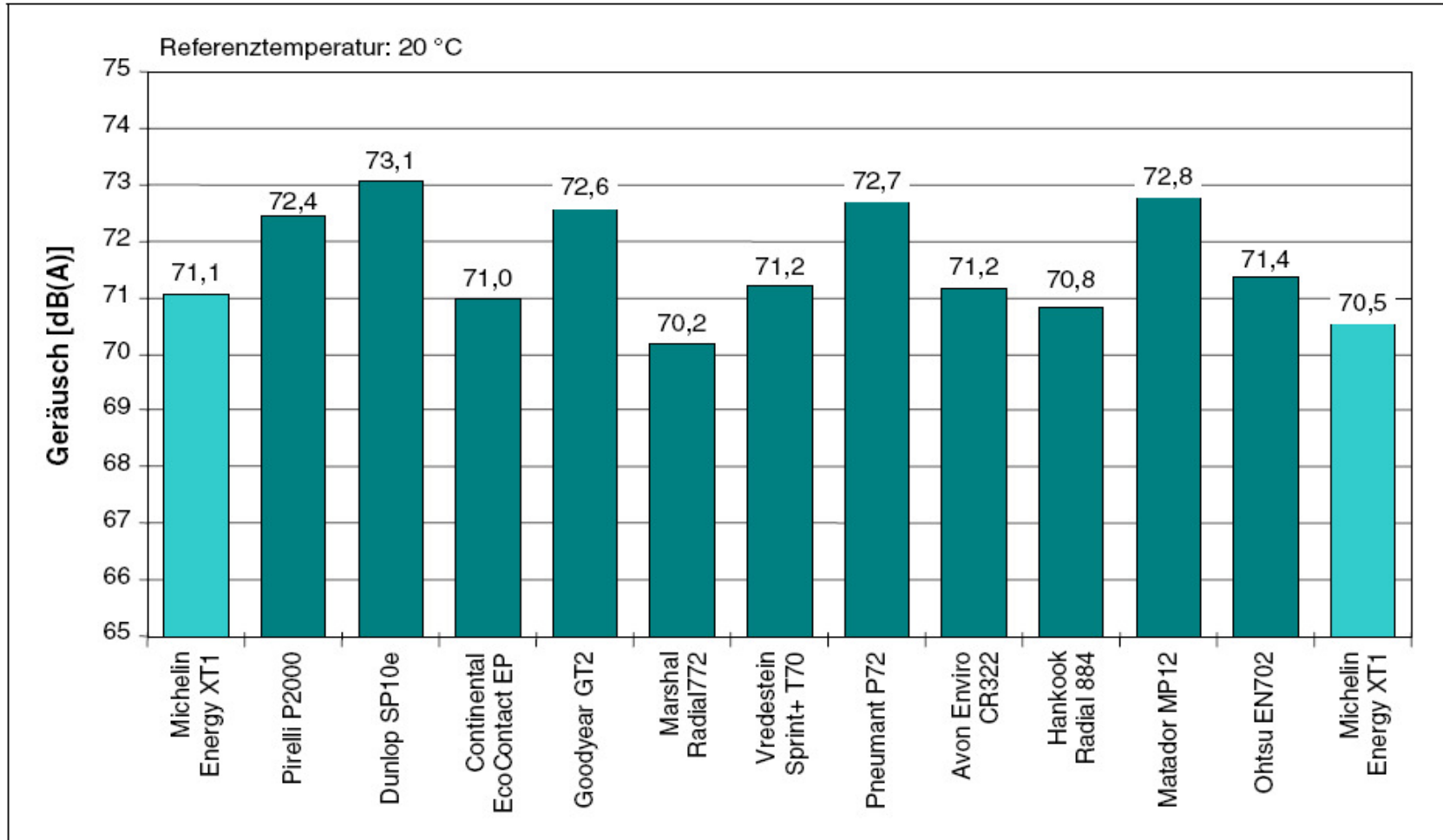
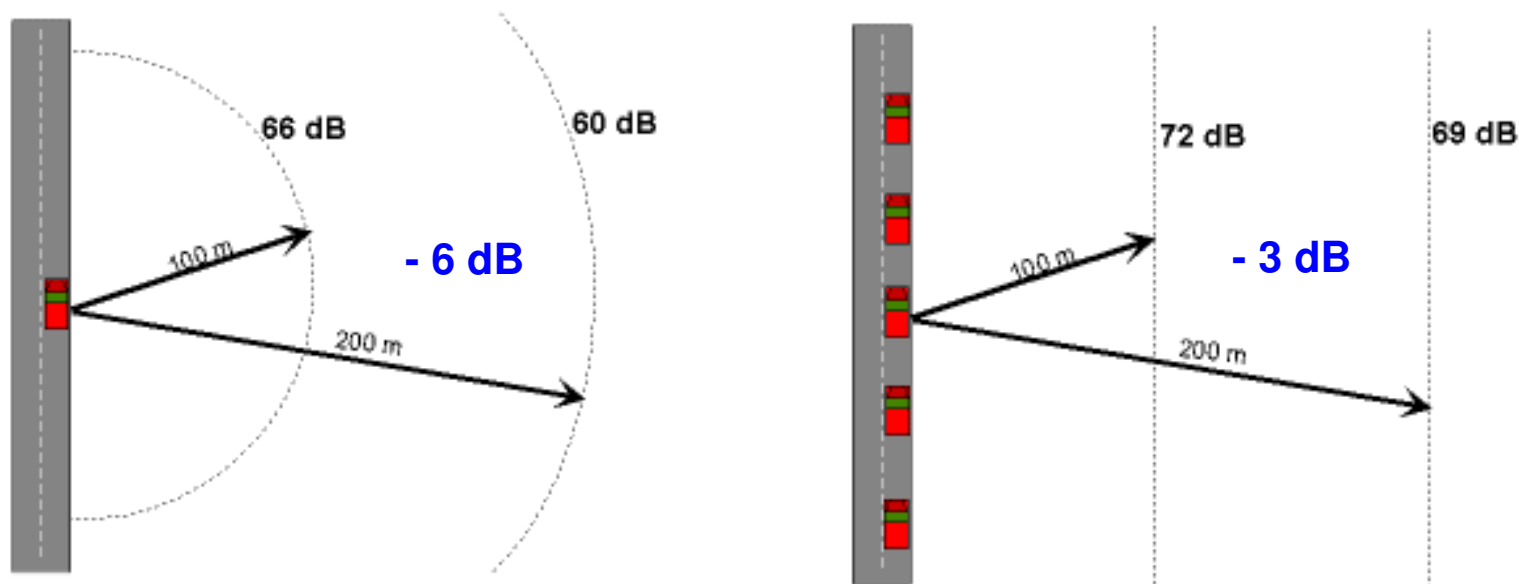


Abb. 6a: Schallpegel von Reifen verschiedener Erzeugung, gemessen nach Vorschlag zur Richtlinie 92/23/EWG.
Reifen: 175/70 R 13 82T.

Schallentstehung und –ausbreitung (4)



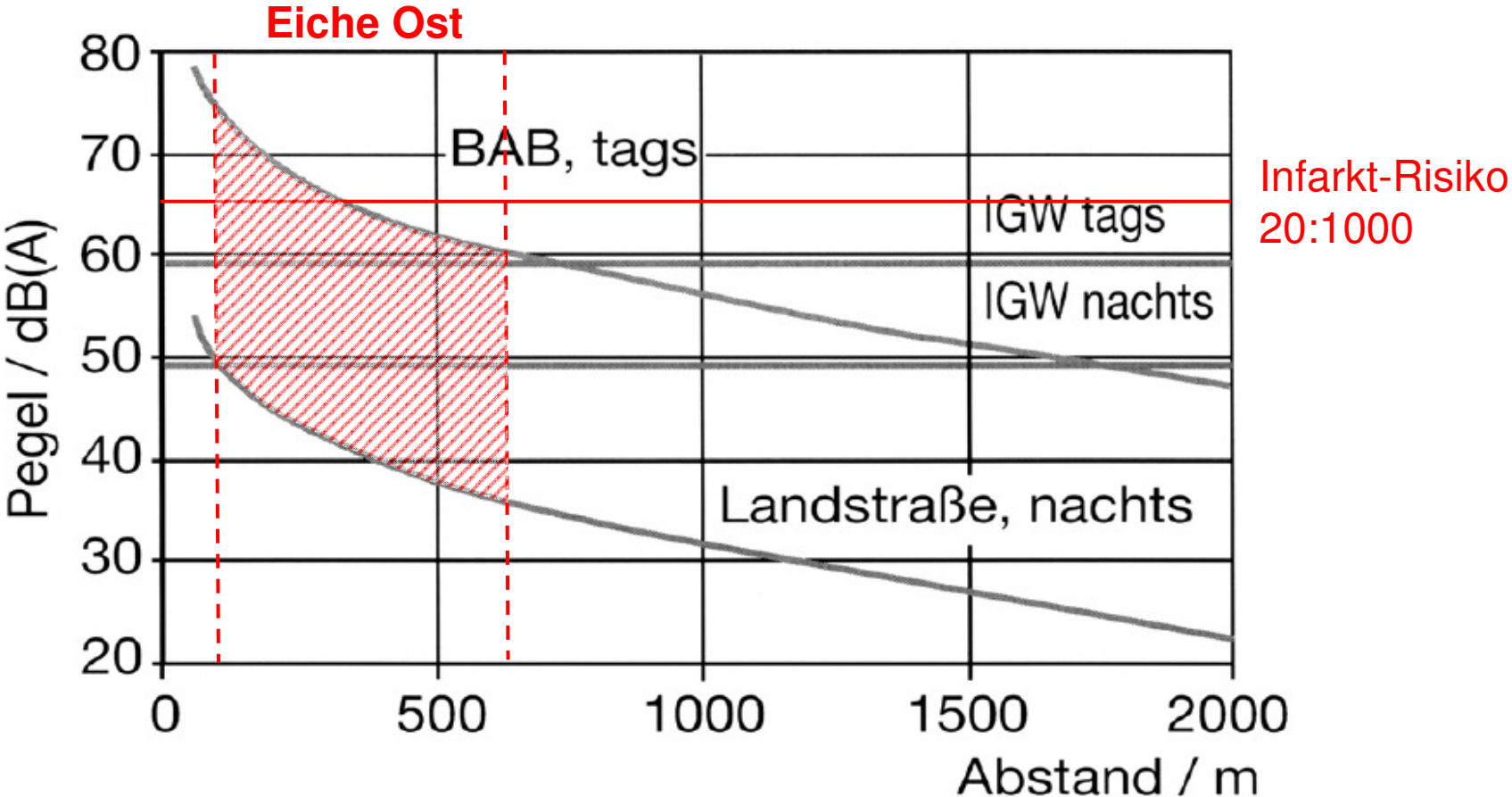
Schallwellen, die sich durch die Atmosphäre ausbreiten, verlieren zunehmend an Intensität, d.h. ihre Schalldruckamplitude nimmt ab (bei einer Punktquelle um etwa **6 dB** je Abstandsverdoppelung).

Bei einer linienförmigen Schallquelle (z. B. einer dicht befahrene Straße), von der sich die Schallwellen zylinderförmig ausbreiten, nimmt der Schallpegel aber nur um **3 dB** je Abstandsverdoppelung ab.

Als Faustformel gilt, dass 10 dB Abnahme in etwa als halbe Lautstärke wahrgenommen werden.

Schallentstehung und -ausbreitung (5)

Abb. 23: Veränderung des Lärmpegels an einer langen geraden Straße mit Abstand von der Lärmquelle



IGW: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV
BAB: Bundesautobahn

Quelle: Landesumweltamt, NRW (Hrsg): Umwelt NRW – Daten und Fakten 2000, 431 S.

Schallentstehung und –ausbreitung (6)

Tabelle 34: Lärmbedingte Infarkt Risiken im Vergleich zu anderen umweltbedingten Gesundheitsrisiken

Exposition	Wirkung	Lebenszeitrisiko (70 Jahre exponiert)*)	Anteil der exponierten Bevölkerung
Lärm > 65 dB(A) am Tag	Herzinfarkt	20 : 1000	15,8
Lärm > 75 dB(A) am Tag	Herzinfarkt	70 : 1000	1,5
Radon/Innenraum > 50 Bq/m ³	Lungenkrebs	5 : 1000	40,0
Radon/Innenraum > 250 Bq/m ³	Lungenkrebs	25 : 1000	1,8
Passivrauchen (Lebenspartner)	Lungenkrebs	1,8 : 1000	22,4
Passivrauchen (Lebenspartner)	Herzinfarkt	14 : 1000	22,4
Dieselfuß/Außenluft > 20 µg/ m ³	Lungenkrebs	1,4 : 1000	Nahbereich Kfz-Verkehr

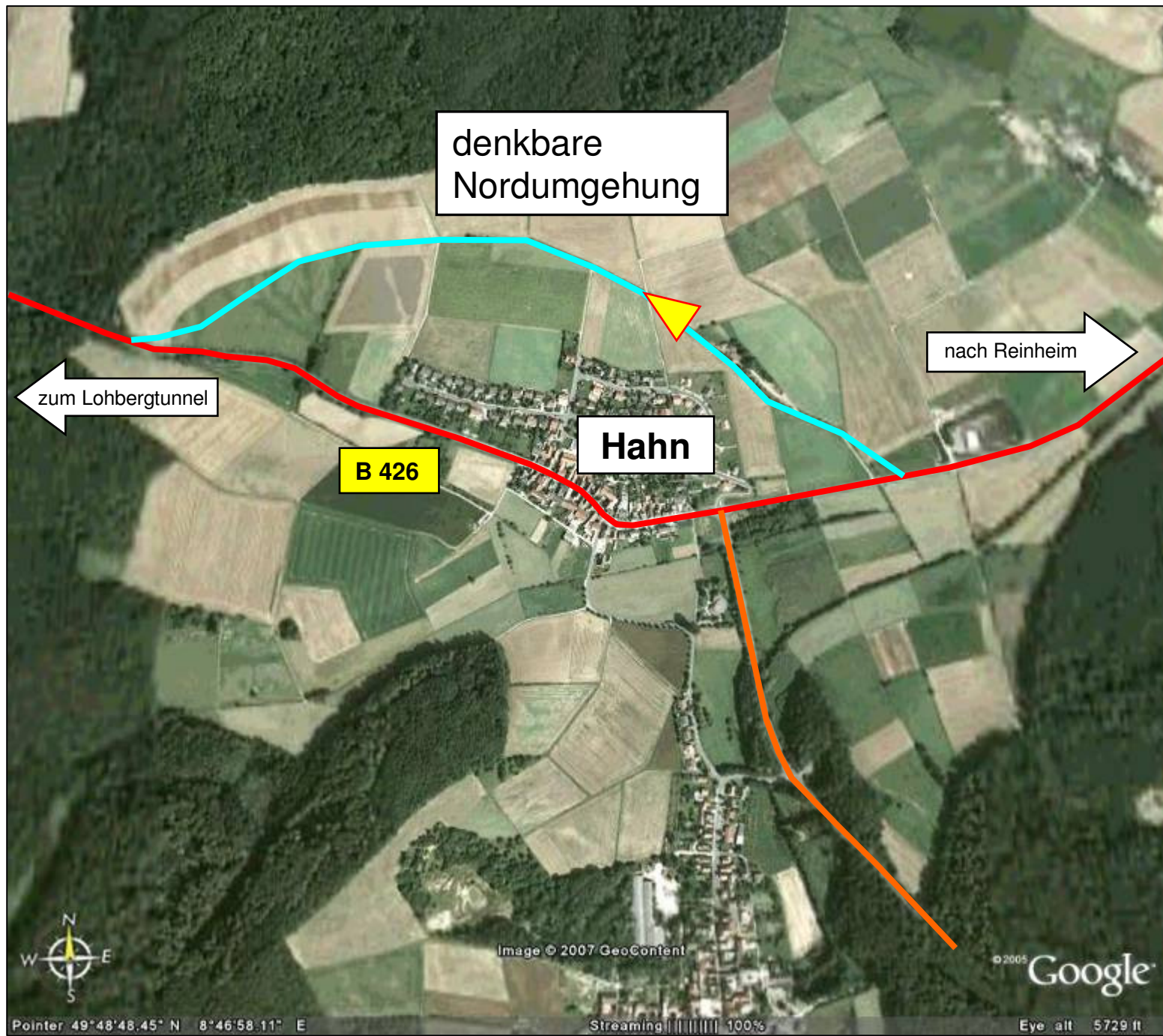
*) Das Lebenszeitrisiko bedeutet, dass von 1000 exponierten Personen (> 70 Jahre exponiert) x Personen an einem entsprechenden Gesundheitseffekt erkranken. Beispiel: bei einer Exposition von Lärm > 65 dB(A) über 70 Jahre besteht das Risiko, dass 20 von 1000 Exponierten einen Herzinfarkt erleiden.

Quelle: Boikat, U. et al. Lärmbedingte Infarkt Risiken im Vergleich zu anderen umweltbedingten Gesundheitsrisiken Umweltmedizin in Forschung und Praxis 3 (1998) Nr. 4, S. 217

- Rückblick
- Das Verkehrsgutachten vom Mai 2004
- Argumente für den Bau der Ostumgehung
- Zahlen, Daten, Fakten dazu
- Verkehrssituation Südhessen
- Die Erfahrungen der Anderen
- Auswirkungen der Ostumgehung
- Situation „Eiche Ost“, schalltechnischer Exkurs
- Alternativen zur Ostumgehung

Die Bürgerinitiativen „Keine Fernstraße Ober-Ramstadt Ost (K129)“ und „Bürgerinitiative Roßberg“ verlangen ein zielführendes Verkehrskonzept:

- ➔ Die Belastung von Hahn durch den Verkehr aus dem östlichen Landkreis und aus dem Odenwald ist heute schon um ein Vielfaches höher als in der Ammerbachstrasse!
- ➔ Dazu wird der Lohbergtunnel etwa in einem Jahr in allen GPS-Navigationsgeräten angezeigt werden!
- ➔ Mit der Fertigstellung der Reinheimer Umgehung wird dieser Verkehr weiter zunehmen!
- ➔ Eine Entlastung von Hahn hat daher höchste Priorität, zusätzlicher Transitverkehr muss ferngehalten werden!
- ➔ Der Ausbau der B426 zu „Schnellstrasse“ (Begradigung der Felsnase, Ausbau zwischen Hahn und der L3099) geht in die falsche Richtung!



denkbare Nordumgehung

zum Lohbergtunnel

nach Reinheim

B 426

Hahn



Image © 2007 GeoContent

©2005 Google

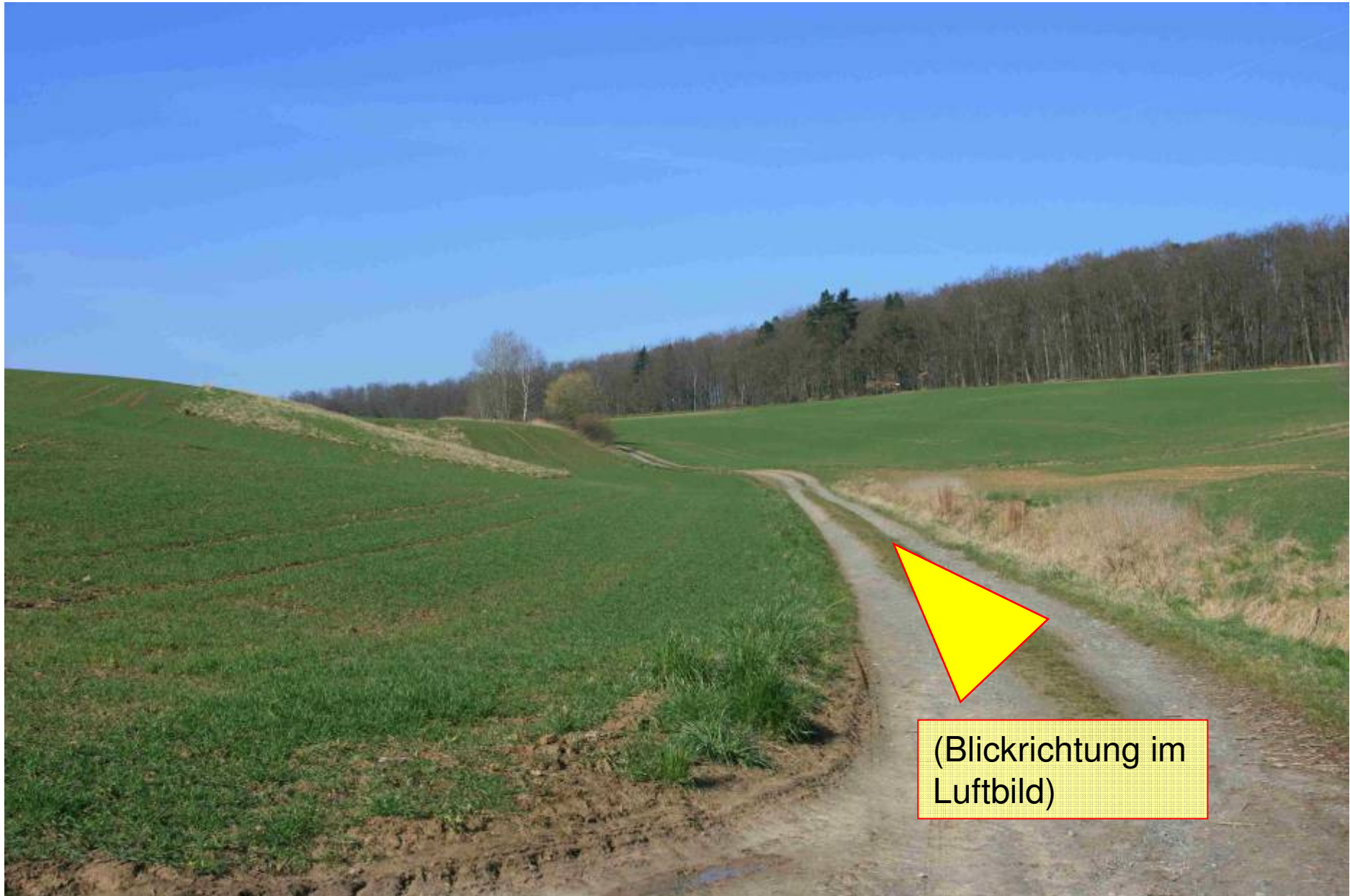
Pointer 49°48'48.45" N 8°46'58.11" E

Streaming | 100%

Eye alt 5729 ft

Trassenverlauf im Gelände (vgl. Luftbild)

11.März 2007



Die Bürgerinitiativen
„Keine Fernstraße Ober-Ramstadt Ost (K129)“
und
„Bürgerinitiative Roßberg“

bitten um eine lebhafte Diskussion!

Wir freuen uns über Ihre Stellungnahmen!