

Bürgeranfrage an den Ausschuss für Bauen, Stadtplanung, Verkehr und Liegenschaften im Rahmen der Sitzung vom 25.02.2014

1)

Im Rahmen der Bewohnerversammlung der Waldkolonie am 10.12.2013, wurde von Stadträtin Frau Lindscheid aus dem städtebaulichen Vertrag zwischen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Telekom AG, vertreten durch die Sireo, eine vertragliche Verpflichtung zum Bau einer Erschließungsstraße durch den westlichen Schutzwaldgürtel der Stadt abgeleitet, obwohl eine Anbindung des Areals durch den Nordanschluß im westlichen Bereich an die Rheinstraße über Anschluss Pupinweg bereits realisiert wurde.

Frage 1:

Kann ein entsprechender Nachweis über die vertragliche Verpflichtung/Vereinbarung aus dem o.g. städtebaulichen Vertrag explizit zum Bau einer Straße durch das westliche Waldgebiet (Eifelring bis Hilpertstraße) erbracht werden?

Antwort:

Inhalt des städtebaulichen Vertrages ist die Realisierung der Westanbindung als verkehrstechnisch erforderliche Maßnahme für das Gesamtgebiet TZ-RheinMain, wie bereits im Verkehrsgutachten des Büros von Mörner+Jünger 2002 hergeleitet worden ist. Zur genauen Lage einer leistungsfähigen Anbindung wird in dem städtebaulichen Vertrag keine Aussage getroffen. Diese wurde jedoch mittlerweile durch entsprechende Fachguten bzw. Variantenbetrachtungen im Rahmen der Entwicklung der Konversionsflächen untersucht. Für eine leistungsfähige Anbindung des Gesamtgebietes TZ-RheinMain (gegenüber der ursprünglichen Prognose sind, bzw. werden noch 3.000 zusätzliche Arbeitsplätze realisiert) sowie der Konversionsflächen, ist der von Ihnen angesprochene vorhandene Nordanschluss Rheinstraße/Eifelring/Pupinweg nicht ausreichend

2.)

Im Rahmen derselben Bewohnerversammlung hat Herr Oberbürgermeister Jochen Partsch den Bau einer Erschließungsstraße Gewerbegebiet/Südwest durch den Wald mit einer notwendigen Erschließungsmaßnahme exemplarisch für Firma Döhler begründet. Die eigene Anfrage an anwesende Firmenvertreter des Gebietes, im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung „Konversion Gewerbegebiet Südwest“ vom 16.08.2013 in der Heimstättensiedlung, so auch an Firma Döhler ergab, dass keine der befragten Firmen zwingend auf etwa einer Erschließung durch den westlich gelegenen Wald beharre!

Frage 2:

Gibt es mit Unternehmen im Bereich der Konversionsflächen (Kelley-Barracks und Nathan-Hale Depot), respektive im sich anschliessenden Umfeld, eine vertragliche Verpflichtung oder Zusage zum Bau einer Erschließungsstraße durch den westlichen Schutzwaldgürtel von Eifelring bis Hilpertstraße oder gar bis Eschollbrücker Straße?

Antwort:

Frage 2 und 3 werden zusammenfassend beantwortet (siehe Frage 3).

3)

Durch die Konversion der ehemaligen Militärflächen Kelley-Barracks u. Nathan-Hale Depot wird der jahrzehntelange durch die militärische Nutzung bedingte „Sperrbezirkscharakter“ aufgehoben, sodass eine Erschließung, respektive Andienung für bsw. Firma Döhler über das eigentliche Areal aus den verschiedenen Himmelsrichtungen möglich wird.

Auch legte die Darstellung der verkehrlichen Zusammenhänge der untersuchten alternativen Varianten „zur Erschließung des Gewerbegebietes Südwest zwischen Rheinstraße und Eschollbrücker Straße“ im Rahmen der Bauausschusssitzung vom 03.09.2013 den Stadtverordneten offen, dass allein die T-Online Allee bereits eine wirklich „leistungsfähige“ Alternative zur Erschließungsstraße Gewerbegebiet Südwest“ ist, sowie andere geprüfte Alternativen im Verbund.

Frage 3:

Sind die dort angesiedelten Unternehmen über diese geprüften und leistungsfähigen Alternativen in Kenntnis gesetzt und gibt es dennoch Unternehmen, die eingedenk dessen, bei der Stadt Darmstadt Bedarf über eine Erschließungsstraße durch das nahegelegene Waldgebiet angemeldet haben oder dies für das eigene betriebliche Nutzen für notwendig erachten?

Antwort 2. und 3.:

Ich habe in der von Ihnen zitierten Bürgerversammlung die Firma Döhler lediglich als Beispiel für ein auf den Konversionsflächen West sich ansiedelndes Unternehmen genannt, für das, wie für alle anderen Unternehmen, eine leistungsfähige Verkehrsanbindung an die Rheinstraße und somit an das übergeordnete Autobahnnetz gewährleistet werden muss. Die Entscheidung über Lage und Größe dieser Infrastrukturmaßnahme wird nicht durch die Unternehmen, sondern auf Grundlage umfangreicher fachlicher Untersuchungen entschieden. Wie die Bürger, werden auch die Unternehmen über die Ergebnisse der Untersuchungen im Rahmen des öffentlichen Planungsprozesses informiert und beteiligt.

An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass die Stadt in der Verkehrsuntersuchung im Zuge der Rahmenplanung sowie in drei weiteren vertiefenden Gutachten die Notwendigkeit einer Anbindung sowie mögliche Trassenvarianten detailliert untersucht hat (die Gutachten sind im Internet einsehbar). Die Trassenlage im nördlichen Abschnitt zwischen Rheinstraße und Hilpertstraße wurde in der Lage und den Einriffsauswirkungen optimiert. Die Untersuchungen für den südlichen Abschnitt der Erschließung Gewerbegebiet Südwest zwischen Hilpertstraße und Eschollbrücker Straße sind noch nicht abgeschlossen. Hier sind durchaus verkehrlich leistungsfähige Alternativen zu einer Waldrandlage vorstellbar, die derzeit geprüft werden.

Zu Ihren Ausführungen im Vorfeld der Fragen 2 und 3 nehme ich außerdem wie folgt Stellung:

- Es handelt sich generell nicht über eine Trassenlage „durch“ den Wald sondern entlang des Waldrandes, wobei die Problematik des Eingriffs in den Waldrand hiermit nicht heruntergespielt werden soll.
- Eine Anbindung der Firma Döhler bzw. des Gesamtareals des Rahmenplans aus Richtung Norden ist aufgrund vorhandener Bebauung nicht möglich. Auch eine Anbindung aus Richtung Osten über das Brückenbauwerk der Scheppallee ist zukünftig nicht realisierbar, da dieses Brückenbauwerk im Zuge des Neubaus der

Brückenbauwerke Rheinstraße, Stirnweg, Hilpertstraße und Eschollbrücker Straße durch die Bündelung der Verkehre entfallen wird.

- Die von Ihnen angesprochene „leistungsfähige“ Alternative zur Erschließung Gewerbegebiet Südwest, der vier- bis fünfstreifige Ausbau der Deutschen-Telekom-Allee bzw. der T-Online-Allee, ist, wie in der von Ihnen angesprochenen Bauausschusssitzung sowie in der Magistratsvorlage Nr. 2013/0225 nur unter isolierter Betrachtung des motorisierten Individualverkehrs leistungsfähig. Gleichzeitig hat diese Variante jedoch erhebliche Nachteile für
 - eine leistungsfähige Abwicklung des ÖPNV (Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Erschließung des Gebietes TZ-RheinMain sowie der Konversionsflächen)
 - den Rad- und Fußgängerverkehr durch die erforderliche Aufhebung der Tempo-30 Zonen und damit entstehendes Konfliktpotential hinsichtlich Verkehrssicherheit (zahlreiche Fußgängerquerungen, heute Campuscharakter)
 - die Beschäftigten durch Veränderung des Quartierscharakters und Zunahme des Verkehrsaufkommens (gesamter Schwerverkehr) und die damit verbundene Zunahme der Umweltbelastungen (Luft und Lärm)
 - den Straßenraum: Verbreiterung auf 4 ggf. 5 Fahrstreifen mit Wegfall der Baumallee und starken Eingriffen in Privatgrundstücke
 - den Eichenbestand in der Rheinstraße (muss bei der Knotenpunktanbindung teilweise entfallen).

4)

Am 12.09.2013 beschloss sich die Stadtverordnetenversammlung (Vorlage 2013/0225) mit der Mehrheit von Grünen, CD und FDP u.a. über eine Ausbildung der Nordvariante 11 der „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ zwischen Rheinstraße und Hilpertstraße und dem dazu weiterführenden Planungsprozess (Entwurfsplanung). Des Weiteren wurde einer Anbindung der „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ nördlich und südlich der Rheinstraße zugestimmt.

Wie bekannt, stellt sich die Westwaldallianz deutlich gegen dieses Bauvorhaben, da sie davon überzeugt ist, dass der stark vorgeschädigte Schutzwaldgürtel westlich unserer Stadt keinen weiteren Einschnitt durch Straßenbau oder sonstige Eingriffe in seinen noch vorhandenen Bestand verkraften kann.

Das der Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vom 12.09.2014 ein nicht umkehrbarer zerstörerischer Prozess für den Wald beuten könnte belegt auch ein Gutachten des Forstamtes Darmstadt (**Im Anhang der Bürgeranfrage**) bereits aus dem Jahr 2007:

„Kurzgutachten zu Expositionsbedingten Randschäden im Rhein-Main-Gebiet“

Dieses Gutachten legt auch anhand einer Tabelle zur expositionsbedingten Faktorenintensität bei Eingriffen in den Waldrand, die zu erwartenden Schädigungen der Waldbreite offen und stellt verständlich dar, warum sich die Eingriffe in ihrer Intensität, so dramatisch auf den derzeitigen Westwaldbestand auswirken werden. Der Eingriff für eine Schienentrasse der DB auf der östlichen Seite der BAB 5 wird gar als rechtswidrig dargestellt.

In der Folge kann man zu der Erkenntnis kommen, dass der Eingriff der Erschließungsstraße Gewerbegebiet Süd/West in den Waldbestand des städtischen Schutzwaldgürtels, einen erheblichen irreversiblen Eingriff für den Westwald darstellt. Exemplarisch sei hier bei Realisierung des Bauvorhabens der entstehende schmale Waldgürtel zwischen der geplanten Erschließungsstraße und dem bewohnten Pupinweg (**Grafik -Anlage A**) genannt. Von einem dann nur noch ca. 80 - 90 Meter breiten Schutzwaldbereich (westlich exponiert), ist zu erwarten, dass sich sein Waldbestand in der Folgezeit vollständig auflöst und somit nicht zu halten ist.

Frage 4a:

Ist dieses Gutachten des Forstamtes aus dem Jahre 2007 allen Ausschussmitgliedern, respektive den Stadtverordneten rechtzeitig zu deren Beschlussfindung über die Vorlage 2013/0225 vorher bekannt gegeben worden und war somit Grundlage zur deren Entscheidungsfindung über beispielweise nachfolgende Punkte (3. u.4.) der Beschlussfassung?

3. Der Ausbildung der Nordvariante 11 der „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ zwischen Rheinstraße und Hilpertstraße und dem hierfür weiterführenden Planungsprozess (Entwurfsplanung) wird zugestimmt.
4. Die Ausbildung der Anbindung der „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ nördlich und südlich der Rheinstraße wird zugestimmt.

Antwort:

Die Problematik des Westwaldes und die Folgen derart gravierender Eingriffe sind den zuständigen Fachverwaltungen bekannt und werden bei der Planung, soweit möglich, berücksichtigt. Die verkehrsplanerische Notwendigkeit und damit das öffentliche Interesse an dieser Trasse überwiegen die forstfachlichen und naturschutzfachlichen Aspekte. Diese

finden, wie im Übrigen auch artenschutzrechtliche Belange, Berücksichtigung bei der festzulegenden Trassenführung sowie bei der Planung von Kompensationsmaßnahmen.

Frage 4b:

Wenn der bereits vorgeschädigte Schutzwaldgürtel nicht weiter dezimiert und wesentlich gefährdet werden soll, sowie der Waldbereich zwischen geplanter Straße und Pupinweg sogar nach Gutachten vermutlich aufgegeben werden muss, müsste dann eine verantwortungsvolle Beschlussfassung nicht anders ausgehen und in Kenntnis des o.g. Gutachtens über die belegten irreversiblen Schädigung des derzeitigen Bestandes neu über die Vorlage 2013/0225 und Beschluss vom 12.09.2014 befunden werden?

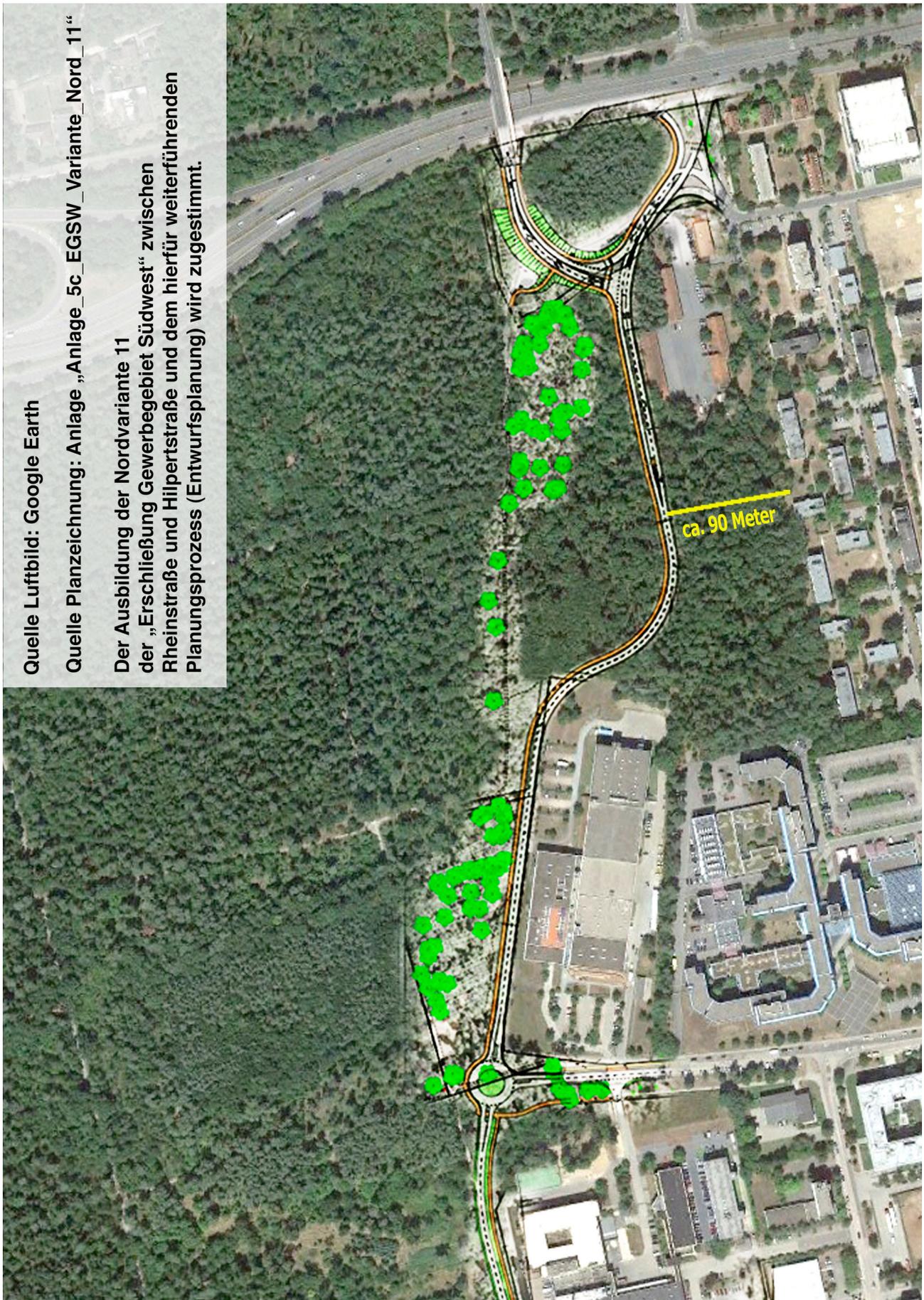
Antwort:

Die Beschlussfassung ist in Abwägung der verschiedenen Interessen verantwortlich erfolgt. Wie bereits unter Frage 4a ausgeführt, werden alle Maßnahmen ergriffen, um den Eingriff auf ein Minimum zu reduzieren.

Quelle Luftbild: Google Earth

Quelle Planzeichnung: Anlage „Anlage_5c_EGSW_Variante_Nord_11“

Der Ausbildung der Nordvariante 11 der „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ zwischen Rheinstraße und Hilpertstraße und dem hierfür weiterführenden Planungsprozess (Entwurfsplanung) wird zugestimmt.



Grafik -Anlage A:

grafische Darstellung der Variante Nord 11 im Waldbereich Eifelring bis Hilpertstraße.

5)

Das Waldgebiet im Bereich der geplanten Straße für Liefer- und Schwerlastverkehr (Eifelring bis Hilpertstraße) befindet sich derzeit ca. 2/3 im Besitz des Landes Hessen.

Derzeit soll es Gespräche zwischen der Wissenschaftsstadt Darmstadt oder des Grünflächenamtes und dem Land Hessen über den Tausch städtischen Waldgebietes gegen Staatswald geben. Davon berührt soll das Westwaldgebiet u.a. im Bereich der geplanten Straße und der Siedlung Tann sein.

Frage 5: Ist das so?

Antwort:

Die Gespräche über Waldtausch zwischen Grünflächenamt und Hessenforst sind aufgenommen worden. Hierbei geht es um Arrondierung des Waldbesitzes auf beiden Seiten auf der Gemarkungsfläche Darmstadt. Die Flächen im Westwald bilden dabei nur einen geringen Teil des geplanten Tauschpaketes. Üblicherweise zieht sich die Abwicklung bis zum Eigentumsübergang über mehrere Jahre.

Frage 5c: Welches städtische Westwaldgebiet soll für die Absicht des Baus einer neuen Straße durch seinen gefährdeten Bestand (Landschaftsschutzgebiet und partiell zur Bannwaldausweisung vorgesehen) mit dem Land Hessen getauscht werden?

Antwort:

Die Gespräche haben gerade erst begonnen. Es ist jedoch geplant, die von der neuen Erschließungsstraße betroffenen Waldbereiche in das Tauschpaket aufzunehmen.

Frage 5d: Hat das Land Hessen einem Tausch bereits zugestimmt?

Antwort:

Siehe Frage 5 und 5c. Derzeit wird ein Vorschlag erarbeitet. Die Flächen müssen mit der Landesbetriebsleitung Hessen-Forst abgestimmt werden. Danach erfolgt eine Bewertung der Flächen. Wenn das Tauschpaket abschließend erarbeitet ist müssen abschließend noch die Stadtverordnetenversammlung und der Hessische Landtag zustimmen.

Auf der nachfolgenden Seite das Gutachten des Forstamtes Darmstadt aus dem Jahr 2007