



An den Magistrat der Stadt Darmstadt
– Stadtplanungsamt –

Bebauungsplan W 46 und Rahmenplan Konversionsflächen West (Stand 28.08.2014) mit textlicher Erläuterung vom 09.09.2014

Vorlage 2014/0357 vom 09.09.2014 zur frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit

hier: Beanstandung von Rechtsverstößen und Verletzung von Planungsgrundsätzen, Hinweise auf Planungsfehler sowie Anregungen und Vorschläge

Inhalt

1. Festsetzung von Siedlungsflächen gemäß Regionalplan	1
2. Klärung der ICE-Trassierung im Plangebiet.....	3
3. Beibehaltung der Stadtallee als stadtbildprägender Achse	4
4. Ergänzung eines Konzept zur wirksamen Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs.....	7
5. Entwurf eines Straßenkonzepts ohne Westwaldschädigung	9
6. Wiedergewinnung von Westwald nach Aufgabe der Militärflächen	11
7. Zusammenfassung	12

1. Festsetzung von Siedlungsflächen gemäß Regionalplan

Rechtsverstoß:

Der Rahmenplan verstößt gegen § 1 IV BauGB: „Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen.“ Er missachtet nicht nur die übergeordneten Darstellungen des Regionalplans Südhessen, sondern gibt diese auch noch falsch wieder.

Auf S. 16 wird – unter Einbindung der Anlage R-07 / PDF-Seite 118 als Abb. in den Text mit der Beschriftung „Bestehende Planungen / Übergeordnete Planungsvorgaben“ – behauptet:

Regionalplan

Der überwiegende Teil des Gebietes ist – abgesehen von den westlichen Waldflächen – im gültigen Regionalplan Südhessen von 2010 als „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe“ ausgewiesen.

Ein Blick in den Regionalplan 2010 zeigt, dass dies falsch ist. Denn dort wird offensichtlich – abgesehen von den Waldflächen – *nicht* für das gesamte Plangebiet „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe“ ausgewiesen. Vielmehr ist die größere der beiden Kasernenflächen, der Bereich der Kelley Barracks, im Regionalplan als „Vorranggebiet Siedlung (Bestand)“ dargestellt. Der Regional-

plan betrachtet also die dort vorhandenen Kasernen in guter Bausubstanz als „Siedlung“ und fordert den Erhalt dieser Flächennutzung.

Zudem verfälscht der Rahmenplan sogar die Darstellungen des Regionalplans. Die in S. 16 eingebundene Abbildung der Anlage R-07 vergleicht den Landschaftsplan Darmstadt 2004, den Flächennutzungsplan Darmstadt 2006 und den Regionalplan Südhessen 2010. Dem Regionalplan wird eine Legende zugeordnet, die für die Kelley Barracks – zudem anders als in der gerade zitierten textlichen Behauptung – „Gemischte Baufläche“ ausweist. Insgesamt werden dem Regionalplan in der Rahmenplan-Anlage dreierlei Siedlungsstruktur-Kategorien unterstellt:

- Gemischte Baufläche
- Gewerbliche Baufläche
- Baufläche/Bestand u. Planung

Diese Kategorien sind – man kann es nicht anders sagen – frei erfunden. Der Regionalplan kennt in seiner Legende zur „Siedlungsstruktur“ keine Kategorie „Gemischte Baufläche“. Das ist vielmehr eine Kategorie des Städtischen Flächennutzungsplans. Die beiden anderen Einträge wären korrekt zu „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe – Bestand/Planung“ zusammenzuziehen.

Die tatsächliche Regionalplan-Darstellung von Siedlungsflächen auf den Kelley Barracks ist auch sinnvoll. Zum einen gebietet die gute Bausubstanz deren Erhalt, zum anderen ist es sinnvoll, der südlich angrenzenden Heimstättensiedlung auf der nördlichen Seite der Eschollbrücker Straße ein Nutzungspendant gegenüberzustellen. Ferner ist der Bedarf an Gewerbeflächen in Darmstadt nicht so dominant, dass auf diese Siedlungsarrondierung verzichtet werden müsste. Es sei nur darauf hingewiesen, dass demnächst mit dem ehemaligen PTZ eine große Gewerbeimmobilie im Quartier frei wird.

Ferner gibt der vom Rahmenplan gewünschte Erhalt des ehemaligen Exerzierplatzes vornehmlich erst dann einen Sinn, wenn man ihn mit Wohnnutzungen umgibt.

Vorschlag:

Die Regionalplanausweisung von Siedlungsflächen auf den ehemaligen Kelley Barracks sollte zumindest in dem Umfang umgesetzt werden, dass der zu erhaltende ehemalige Exerzierplatz von Wohnbauflächen umgeben wird. Diese Lösung ließe im Südwesten der geplanten Ansiedlung der Firma Alnatura mit den von ihr geplanten siedlungsbezogenen Infrastruktureinrichtungen (Supermarkt, Kindergarten) den nötigen Raum. Im Rahmen der noch folgenden weiteren Vorschläge zur Verkehrsführung sähe das so aus:



Ausschnitt aus dem Alternativvorschlag dieser Einwendung mit Wohnungsbau an der Eschollbrücker Straße um den zu erhaltenden Exerzierplatz herum.

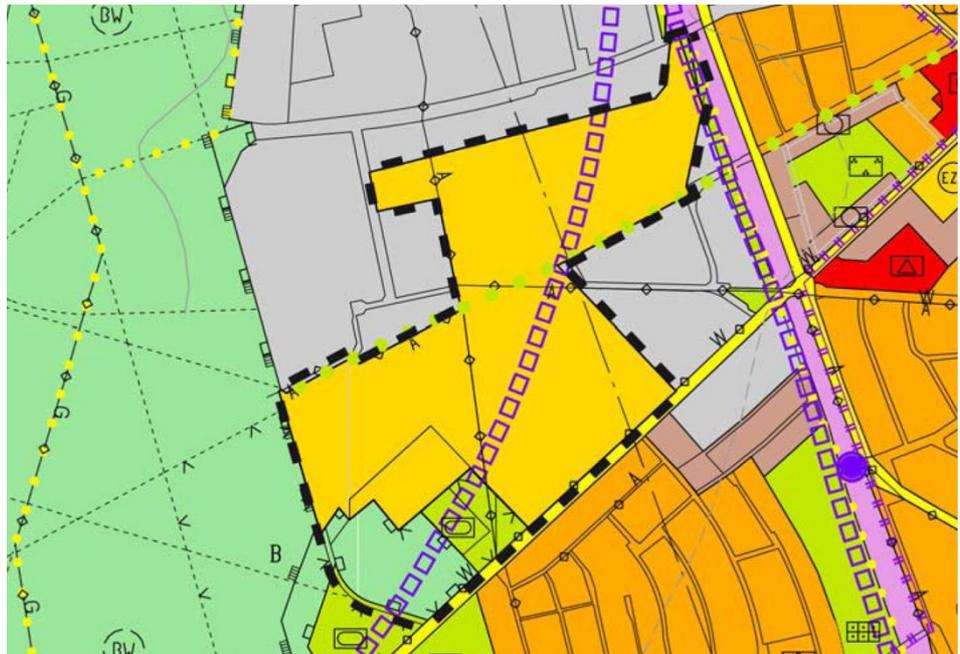
2. Klärung der ICE-Trassierung im Plangebiet

Rechtsverstoß:

Der Rahmenplan verstößt gegen § 8 II BauGB – „*Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln*“. Er ignoriert die dortigen Festsetzungen von ICE-Neubaustrecken.

Im Entwurf zur 7. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) werden ausdrücklich Darstellungen in den fortzuschreibenden FNP übernommen, die zwei Varianten der geplanten ICE-Neubaustrecke zum Gegenstand haben und bereits Inhalt des 2006 bestandskräftig gewordenen FNP waren:

Ausschnitt aus dem 2006 bestandskräftig gewordenen Flächennutzungsplan mit Eintrag des Geltungsbereichs zur 7. FNP-Änderung (fett schwarz gestrichelt) und zwei Plantrassen des Schienenfernverkehrs (lila Kästchenfolge)



Diese beiden Trassen finden im Rahmenplan zum W 46 keinerlei Berücksichtigung. Insbesondere die diagonal das Gebiet durchschneidende Variante einer ICE-Einfädelung zur Eschollbrücker Straße würde jedes Ziel der Rahmenplanung auf den Konversionsflächen West zunichtemachen. Aber auch die parallel zur Main-Neckar-Bahn eingetragene ICE-Strecke tangiert Festsetzungen im Plangebiet.

Eine bloße Meinungsäußerung im Rahmenplan S. 18 ...

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird die Planungsvariante 3 aus dem Raumordnungsplan aus dem Jahr 2003 (Trasse, die das Planungsgebiet durchschneidet) nicht weiter verfolgt.

... ist planungsrechtlich irrelevant und macht diese FNP-Darstellungen nicht hinfällig, zumal sie ausdrücklich erneut in den fortgeschriebenen FNP aufgenommen werden sollen. Die bahnparallele ICE-Trasse wird im Rahmenplan überhaupt nicht erwähnt oder sonst irgendwie berücksichtigt. Diese Trasse ist hingegen keineswegs aus der Diskussion und kommt als Lösung zur allseits gewünschten ICE-Anbindung Darmstadts unbedingt in Betracht.

Planungsfehler / Planungsdefizit:

Wenn die Stadt Darmstadt die diagonal durch die Konversionsflächen geführte ICE-Trasse aus den Stadtentwicklungsplanungen ausschließen will, so muss sie dies konzeptionell begründen und im Flächennutzungsplan umsetzen. Anderenfalls hat sie ihre eigenen FNP-Ausweisungen in den Festsetzungen der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Der benachbarte Bebauungsplan W 42 „Ehemaliges FTZ-Gelände“ liefert ein Beispiel, wie das aussehen kann bzw. muss.

3. Beibehaltung der Stadtallee als stadtbildprägender Achse

Rechtsverstoß:

Der Rahmenplan verstößt gegen § 1 VI.5 BauGB:

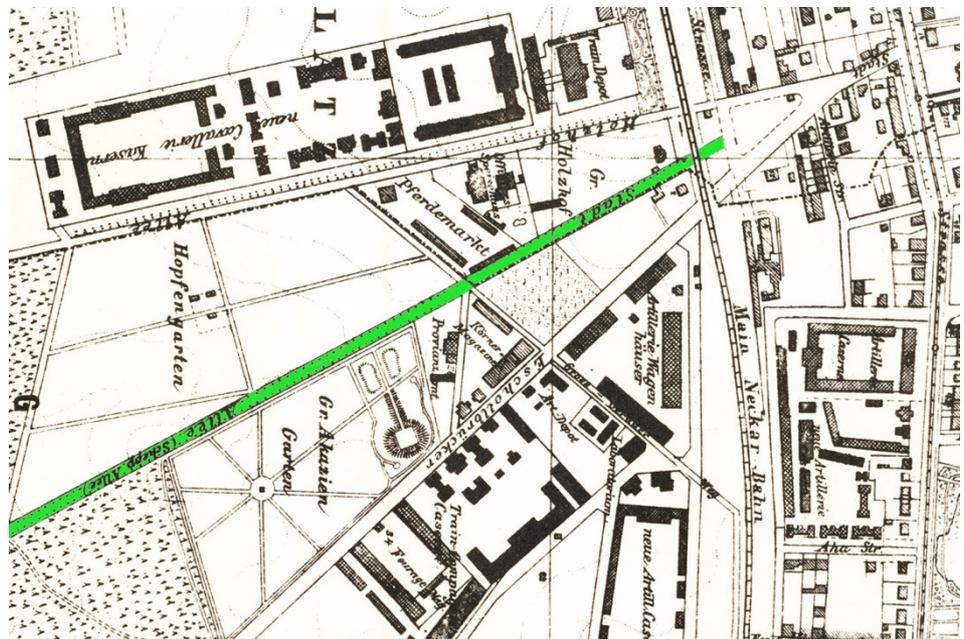
„Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen: ...

5. die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes“

Schon aus der Frühphase Darmstädter Stadtentwicklung im 18. Jahrhundert stammt ein System von strahlenförmigen Achsen, die Darmstadt im Westen mit der Rheinebene in Beziehung setzen. Das war zum einen das auf die Kernstadt bezogene Strahlensystem von Rhein-, Bismarck- und Mainzer Straße, zum anderen ein Strahlensystem, das südlich der Mollerstadt an der Landstraße nach Eberstadt seinen Ausgang nahm und aus der Stadtallee im Zentrum (heute Schepp Allee), der Holzhofallee als nördlichem und der Eschollbrücker Straße als südlichem begleitenden Strahl bestand:

Ausschnitt aus dem Plan von Darmstadt aus dem Jahre 1900 mit grüner Hervorhebung der alten Stadtallee-Achse.

Innerhalb der begleitenden beiden Strahlen waren noch heute im Stadtbild sichtbare Gärten angelegt, außerhalb Kasernen



Dieses Strahlensystem wurde über die Jahrhunderte bis heute gewahrt. Auch die Anlage der Kasernen in den beiden Konversionsgebieten West respektierte dies System. Die beiden Kasernenareale werden just durch diese Achse der ehemaligen Stadt Allee in Form einer ausgebauten Straße in Verlängerung der Schepp Allee voneinander geschieden.

Planungsfehler / Planungsdefizite:

1. Der Rahmenplan wird dieser Stadtgeschichte nicht gerecht, weil er die Situation als bloße „Randstellung“ abwertet. So heißt es auf S. 14:

Historische Grundlagen

Innerhalb der Stadtgeschichte Darmstadts nimmt der Bereich des heutigen Planungsgebietes eine Randstellung ein.

Sodann werden im Plan alle real existierenden Erinnerungen an diese bedeutende Stadtachse getilgt:

- Die Brücke über die Main-Neckar-Bahn im Zuge der Schepp Allee soll entfallen.
- Die verlängerte Schepp Allee westlich der Main Neckar-Bahn wird als Straßentrasse aufgegeben und durch einen Sperrriegel an Gewerbegebietsfestsetzung überlagert.

- Der weitere Verlauf dieser Straße wird der Firma Döhler als Firmengelände angedient.
- Auch die westliche Fortsetzung dieser Achse zwischen Nathan Hale-Depot und Kelley Barracks ist im Plan nicht mehr vorgesehen. Stattdessen schlingert nun eine Verlängerung der heutigen Riedstraßen-Sackgasse als gewillkürte Magistrale schräg durchs Quartier.

2. Diese Beseitigung einer bedeutenden städtebaulichen Achse verstößt zudem gegen eine selbstgesetzte wesentliche Rahmenbedingung der Planung, die auf S. 77 formuliert wird:

Berücksichtigung der Lage der Hauptsammler im Bereich der Konversionsfläche

Es wurden Möglichkeiten untersucht, wie der Straßenverlauf so angepasst werden kann, dass die bestehenden Hauptsammler sich innerhalb von öffentlichen Flächen befinden...

Diese Suche nach „Möglichkeiten“ wurde offensichtlich auf die Achse der Stadtschneise *nicht* angewandt. Denn in deren westlichen Teil bis zum Waldrand verläuft ein städtischer Regenwasserentlastungskanal, der am Rand des Plangebiets in ein Regenrückhaltebecken mündet.

Die Existenz dieser infrastrukturell wichtigen Bauwerke, die nicht gewerblich überbaut werden dürfen, wird auf befremdliche, geradezu störende Weise im Rahmenplan eingetragen (nachfolgende Abb.) und zugleich durch Überlagerung großformatiger Gewerbeblöcke konterkariert:



Hellblaue Streifen: Hauptsammler im Plangebiet, v.a. entlang der Stadt Allee-Achse, hier aber durch Gewerbeblöcke (lila Rahmen) widersprüchlich überlagert.

Was soll nun gelten? Es scheint, als habe sich der Drang zur Tilgung der alten Stadtallee-Achse geradezu als fixe Idee in den Rahmenplan gefressen, die selbst dort alte Strukturen zerstört, wo sie unproblematisch erhalten werden können.

Vorschläge:

- Es muss nicht unbedingt sein, dass die Stadt Allee als Autostraße durch das zukünftige erweiterte Döhler-Betriebsgelände führt. Aber zumindest als begrünter Geh- und Radweg muss sie hier zur Wahrung des historischen Stadtbildes sowie des oben zitierten § 1 VI.5 BauGB erhalten werden.
- Die Schepp Allee-Brücke über die Main-Neckar-Bahn ist für diesen Zweck als Fußgänger- und Radfahrerbrücke zu erhalten.
- Sie ist auch deshalb erhaltungsbedürftig, weil sie die Erschließung des Gewerbegebiets von Osten her für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht. Sonst würde der in Anlage K-12 um die dortigen Haltestellen der R-, K 59- und K 82-Busse gezogene Erschließungsradius pure Fiktion, weil die Erreichbarkeit der angeblich erschlossenen Flächen real nicht gegeben ist.

- Da die Firma Döhler ihre Produktions- und Logistikfunktionen auf dem nach Norden erweiterten Gelände zusammenfassen will, ist davon auszugehen, dass das Döhler'sche Hochregallager südwestlich des heutigen Hilpertstraßen-Endes entfallen wird. Dies bietet die Chance, diese Fläche zu renaturieren und einen Zipfel Westwald entlang der alten Stadtallee-Achse hinein ins Quartier zu ergänzen.
- Um den im Rahmenplan gesetzten Planungsgrundsatz zu verwirklichen, dass Hauptsammler nicht überbaut werden, sind die lila Gewerbeblöcke westlich und östlich der Planstraße West / Kleyerstraßenverlängerung (s. Abb. oben) bis unterhalb/südlich der Stadt Allee Achse zurückzunehmen.

Planungsfehler / Planungsdefizit:

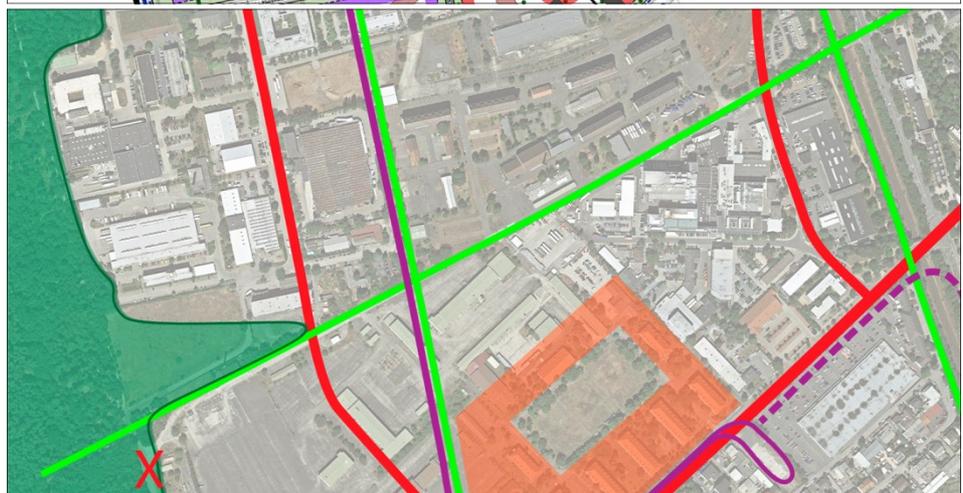
Auf der Bürgerinformation vom 01.10.2014 wurde gesagt, dass ein naturschutzrechtlicher Ausgleich im Plangebiet voraussichtlich nicht möglich sei. Dazu fehlen im offengelegten Rahmenplan die nötigen Ausführungen, was jedenfalls nachzubessern ist. Dabei könnte der angesprochene Waldzipfel einen Beitrag zum naturschutzrechtlichen Ausgleich innerhalb des Plangebiets leisten, die Frischluftversorgung im Quartier verbessern und den dort Beschäftigten einen Zugang zum Westwald anbieten.

Aus alledem ergibt sich folgender Änderungsvorschlag in grafischer Darstellung:

Oben: Der Rahmenplan ignoriert die selbst hier noch immer sichtbare Stadt Allee-Achse.

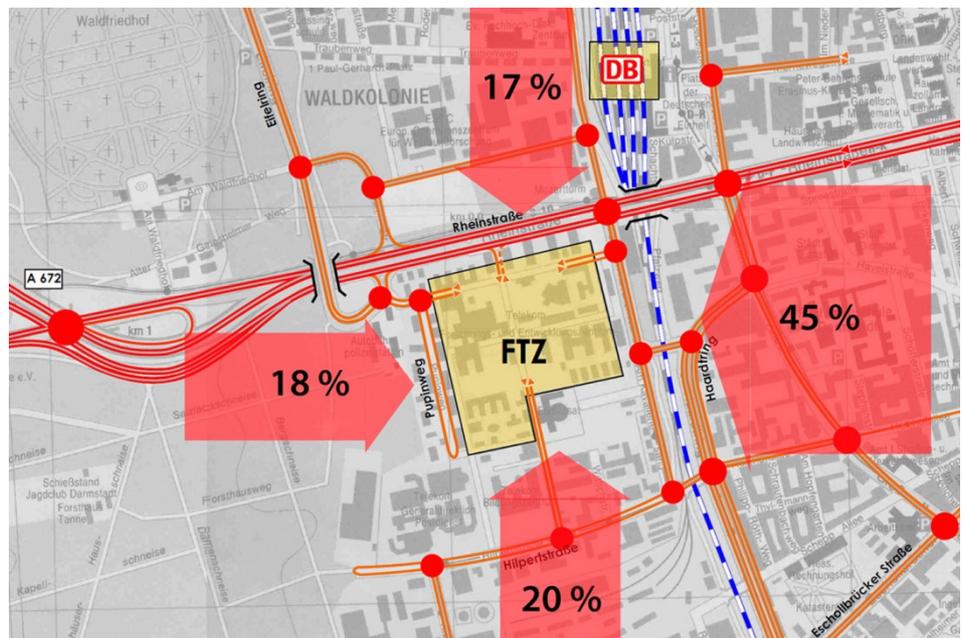


Unten: Alternativvorschlag mit Wahrung Der Stadt Allee-Achse als Grünverbindung für Fußgänger und Radfahrer nebst Renaturierung eines Westwaldzipfels. (jeweils gleicher Gebietsausschnitt)



4. Ergänzung eines Konzept zur wirksamen Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs

Eins der größten Darmstädter Verkehrsprobleme ist der Pendlerverkehr, der vor allem aus dem Umland im Osten Darmstadts kommt, aber in die Gewerbegebiete im Westen der Stadt strebt. In diesem Zusammenhang ist in besonders stark wachsendem Maße der Südwest-Quadrant der Weststadt ein wesentliches Ziel dieser Pendlerströme. Dies wurde bereits durch Verkehrsuntersuchungen vor Entwicklung des Telekom-Quartiers bestätigt, die 45 % der Berufspendler von Osten her erwarteten:



Herkunft der erwarteten Pendlerströme ins entwickelte FTZ-Areal (nach Daten der Verkehrsuntersuchung v. Mörner+Jünger 2002)

Planungsfehler / Planungsdefizite:

Die Verkehrsuntersuchungen zu den Konversionsflächen West und der darauf aufbauende Rahmenplan zum Bebauungsplan W 46 haben diese wichtigen Quell-Ziel-Untersuchungen von Pendlerströmen nicht vorgenommen. Dies dürfte auch an einer willkürlichen Begrenzung des Untersuchungsraums dieser Verkehrsuntersuchungen gelegen haben, der sie eng auf den Bereich zwischen Hilpertstraße und Eschollbrücker Straße einschränkte.

Es ist also kein Wunder, wenn die Rahmenplanungen nicht die nötigen Konsequenzen ziehen, nämlich vornehmlich Verkehrsangebote in Richtung Osten zu konzipieren.

Mit dem Verfahren zur 5. Änderung des Flächennutzungsplans hat die Stadt Darmstadt die Absicht bekundet, die bislang zum Transfer der Pendler aus dem Osten in den Westen gedachte Nordostumgehung aufzugeben. Das beste Alternativangebot für diese Pendler sind prinzipiell die Bahnen, die am Darmstädter Hauptbahnhof ankommen. Deshalb wäre es besonders wichtig, von hier aus eine leistungsfähige und schnelle ÖPNV-Verbindung in den Südwest-Quadranten der Weststadt anzubieten.

Darüber macht sich die Rahmenplanung aber keinerlei Gedanken. Es wurden nicht einmal Bestandsdaten zur ÖPNV-Nutzung erhoben oder alternative Routen für eine ÖPNV-Anbindung untersucht oder eigene ÖPNV-Trassen gesichert. Das „ÖPNV-Konzept“ besteht schlicht darin, die jetzige K-Bus-Führung zu belassen, als lägen die Konversionsflächen immer noch wie ein Sperrriegel im Gebiet, und dem K-Bus lediglich eine Verlängerung auf seinem verschlungenen Kurs zu gönnen.

Damit dürfte sich der angeblich angestrebte ÖPNV-Anteil von 28 % im Konversionsgebiet keinesfalls erreichen lassen. Dennoch wird verbal ein MIV-Anteil von nur 49 % gewünscht (so die Darstel-

lung in der Bürgerinformation am 1.10.2014; nach der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung soll dieser Anteil durch „Mobilitätsmanagement“ sogar auf 45 % reduziert werden). Beim Telekom-Quartier wurde seinerzeit ein MIV-Anteil von 65 % bei den innerstädtischen Fahrten bzw. 85 % bei Fahrten aus dem Umland angenommen (Tabelle 6 des Gutachtens von Mörner+Jünger). Verkehrsuntersuchungen und Rahmenplan befassen sich nicht ansatzweise mit der Frage, wie diese enorme Modal-Split-Verschiebung von 65/85 % auf 49/45 % mit dem unveränderten K-Bus-Angebot abgewickelt werden soll.

Vorschlag:

Eine leistungsfähige Alternative zu MIV-Pendlerströmen durch die Stadt Darmstadt ins Konversionsgebiet West wäre die Verlängerung der zurzeit am Hauptbahnhof endenden und wendenden Linie 3 vom Hauptbahnhof über Berliner Allee, Haardtring, Stirnwegbrücke und T-Online-Allee ins Quartier. Deren Durchbindung zur Heimstättensiedlung würde zudem den dortigen Druck auf den überlasteten H-Bus mindern und so für eine ergänzende Auslastung dieser Straßenbahnverlängerung sorgen.

Nachfolgende Abbildung zeigt mögliche Varianten dieser Lösung:



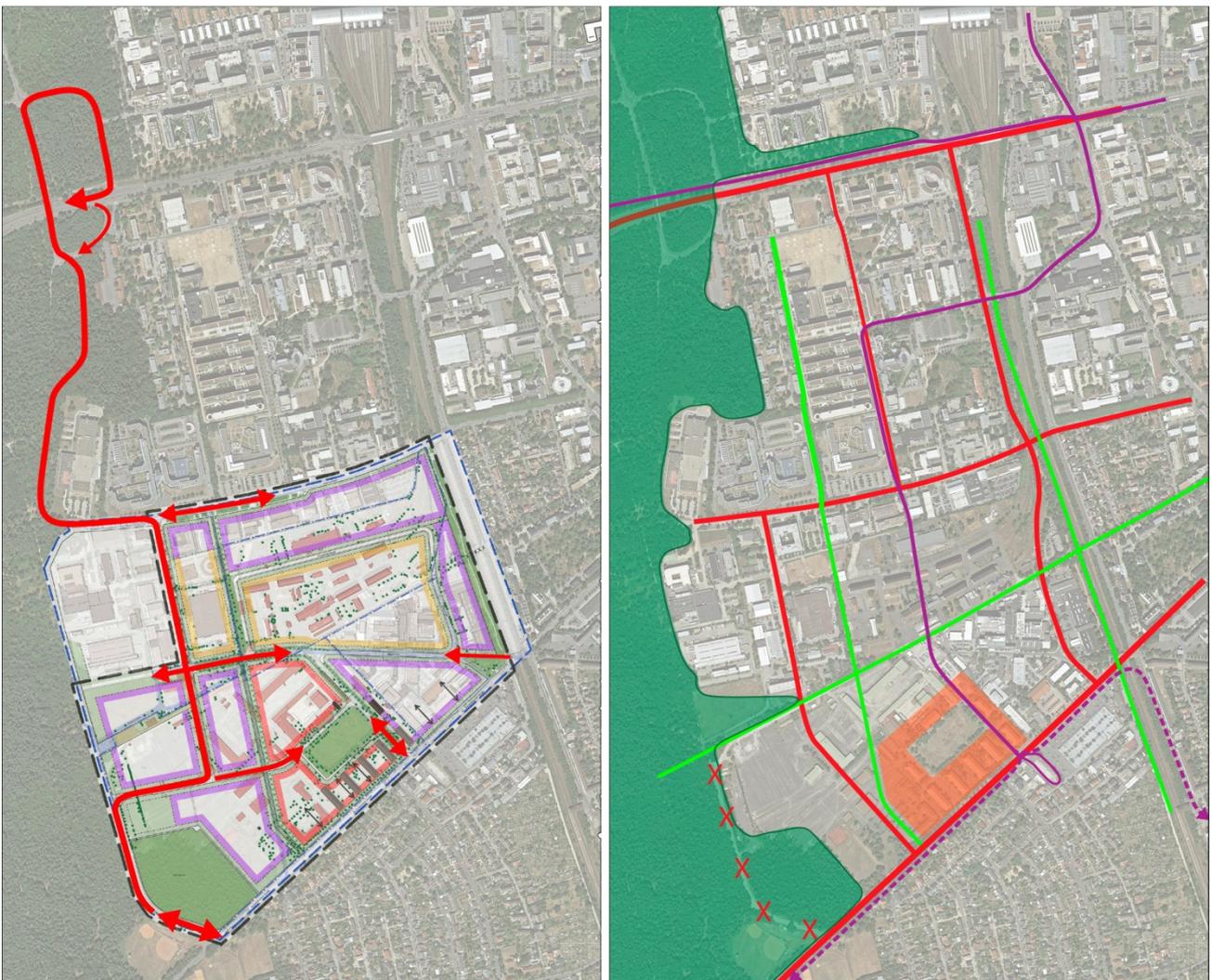
Zwei mögliche Varianten einer Straßenbahnführung durch die Konversionsflächen (lila Linien):
Rechts in zentraler Achse (Verlängerung der T-Online-Allee) mit sehr guter Anbindung des größten Betriebs im Quartier (Döhler), links in westlich versetzter Lage mit besserer Erschließung der Heimstättensiedlung entlang der Eschollbrücker Straße.

Lila gestrichelt: Straßenbahn-Verlängerungsoptionen über den Südbahnhof bis zum Knoten Landskronstraße (Option zur Ausfädelung der Linie 1 über die Weststadt-Straßenbahntrasse zum Hauptbahnhof) bzw. entlang der Eschollbrücker Straße.

Erst nach Abschluss jahrelanger und allein auf den MIV orientierter Verkehrsuntersuchungen hört man jetzt, dass über die „Machbarkeit“ einer Straßenbahn-anbindung nachgedacht werden soll – allerdings vorzugsweise außerhalb des Quartiers. Ein Straßenbahnbau auf der Route des jetzigen H-Busses und sodann entlang der Eschollbrücker Straße kann aber keine Lösung sein, weil er die Konversionsflächen nur unzureichend erfasst, das Telekom-Quartier gänzlich außen vor lässt und weil die Flächenerschließung der Heimstättensiedlung auch im Falle einer Straßenbahn-anbindung nicht ohne Busergänzung gelingen wird. Dann aber würden Straßenbahn und H-Bus nach einer solchen Konzeption (am Konversionsquartier vorbei) über große Strecken auf gleicher Trasse betrieben.

Es ist also wichtig, vorrangig Trassen für eine Straßenbahnführung im Konversionsgebiet zu sichern.

5. Entwurf eines Straßenkonzepts ohne Westwaldschädigung



Links die Erschließung, wie sie dem Rahmenplan zugrunde liegt – das gesamte Gebiet hängt wie an einem Fleischerhaken an der Westtangente (Im Rahmenplan „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ genannt). Rechts der Alternativvorschlag einer Kombination von Straßenbahn (hier die zentrale Variante) und verlängertem Kavalleriesand als MIV- und Logistik-Magistrale entlang der Main-Neckar Bahn (eventuell ergänzend sinnvolle quartiersinterne Erschließungsstraßen sind nicht dargestellt).

Der Rahmenplan vom September 2014 legt ein Erschließungskonzept zugrunde, das selbst nicht Gegenstand der Rahmenplanung ist. Die Planung ist daher von Rahmensetzungen abhängig, die nicht im Plangebiet dargestellt werden.

Dennoch müssen sie thematisiert werden. Denn aus diesen äußeren Rahmensetzungen ergibt sich das verfehlte Konzept zum „Motorisierten Individualverkehr“ (MIV). Das dem Rahmenplan unterliegende Erschließungskonzept und der hier vorgetragene Alternativentwurf sind in der vorstehenden Abbildung gegenübergestellt

Planungsfehler / Planungsdefizite:

An der Erschließungskonzeption des Rahmenplans wird vor allem deutlich, dass er die Herkunft der zu erwartenden Verkehre vor allem aus (Nord-)Osten ignoriert. Sowohl an der Nord- wie der Ostseite des Quartiers soll es keinerlei Zugang ins Quartier geben. Die auf der Hand liegende Zufahrt hinter der Hilpertstraßenbrücke über die bestehende Industriegleistrasse sowie der existente Zugang über die Schepp Allee-Brücke werden vielmehr beide explizit gekappt. In beiden Fällen fehlt es an einer tragfähigen Begründung.

Allein eine Einfahrt über das abgelegene Nordwesteck (Kleyerstraße) wird für die vornehmlich Nord- und Ost-gerichteten Verkehre angeboten.

Daraus ergibt sich die absurde Situation, dass die dominanten Verkehre aus bzw. in den Osten auf eine Anbindung weit im Westen verwiesen werden. Da aber drei Quartiersanbindungen auf der Südseite zur Eschollbrücker Straße vorgesehen sind, dürften sich die Ost-gerichteten Verkehre eher auf den bereits stark belasteten Verkehrsweg Eschollbrücker Straße – Heinrichstraße konzentrieren. Auch diese naheliegende Auswirkung der misslungenen MIV-Konzeption wird in den offengelegten Plänen nirgends thematisiert.

Der hier vorgeschlagene Alternativvorschlag einer Kombination von zentraler Straßenbahntrasse und leistungsfähiger MIV-Trasse entlang der Bahn von der Rheinstraße bis zur Eschollbrücker Straße wurde in den diversen Verkehrsgutachten nie geprüft. Die Erschließung der Konversionsflächen über eine Westtangente im Wald war immer als Rahmenbedingung aller Planungen gesetzt, gewisse Variantenprüfungen wurden erst nachgeschoben. Sie geschahen zudem unter unrealen Voraussetzungen:

- Die hier vorgestellte Alternative einer Kombination von zentraler ÖPNV-Erschließung und Verlängerung des Kavalleriesandes bis zur Eschollbrücker Straße fand sich nicht unter den untersuchten Varianten.
- Die Prognosen von bis zu 10.000 Arbeitsplätzen im Quartier sind völlig überzogen. Schon das gewichtige Beispiel der geplanten Alnatura-Ansiedlung zeigt dies. Alnatura plant für ca. 500 Beschäftigte auf einer Fläche von 5 ha, die Verkehrsuntersuchungen nehmen demgegenüber für eine solche Fläche fast das Vierfache, nämlich 1.900 Arbeitsplätze an.
- Die nach den Darstellungen des Regionalplans zwingende Festsetzung von Siedlungsflächen auf dem Gelände der ehemalige Kelley Barracks bietet die Möglichkeit, zusätzliche Beschäftigte ortsnahe anzusiedeln. Dadurch werden Pendlerverkehre vermieden, was die anzunehmende Verkehrslast weiter mindert.

- Die Verkehrsuntersuchungen legen die kompletten Flächen als Nutzflächen für die Berechnung von Beschäftigtenzahlen zugrunde. Verkehrsflächen und breite Grünsäume, wie sie die Landschaftsplanung festsetzen will, wurden nicht abgezogen.
- Zum Knoten „Rheinstraße-Kavalleriesand“ wird eine Überlastung behauptet. Dies ist schon auf Grund empirischer Verkehrsbeobachtungen nicht korrekt (Nachweis kann erbracht werden). Zudem hat keine Verkehrsuntersuchung berücksichtigt, welche Entlastungen durch eine über die Stirnwegbrücke eingeschleifte Straßenbahntrasse (bei Wegfall des K-Busses) und die damit verbundene Modal Split-Verschiebung für diesen Knoten erbringen kann. Ferner wurde nicht berücksichtigt, dass die Straßenbahnlinie nach Griesheim im Zuge der anstehenden Erneuerung der Rheinstraßenbrücke auf deren Nordrand in Seitenlage verlegt werden sollte, um eine Trassenverschwenkung mitten im Knotenbereich zum Kavalleriesand zu vermeiden.

Vorschlag:

Hier wird also vorgeschlagen, die Kavalleriesand-Straße über die Erschließungslücke im Rahmenplan zwischen Hilpertstraßenbrücke und Konversionsgebiet (Riedstraße in ihrem Nord-Süd-Abschnitt) zu verlängern. Diese Trasse muss unbedingt durch geeignete Festsetzungen gesichert werden, um in der wichtigsten Verkehrsrelation nach Nord/Ost eine Anbindung des Plangebiets für den MIV sicherzustellen.

Sollte die Firma Wiest ihre bahnparallel angeordneten Gebäude an der Riedstraße im Zuge einer Standortzusammenführung aufgeben wollen, so böte sich auch die elegantere Festsetzung zur mittelfristigen Realisierung dieser Straße unmittelbar entlang der Bahn an.

6. Wiedergewinnung von Westwald nach Aufgabe der Militärflächen

Auf der Bürgerinformation vom 1.10.2014 wurde vom Stadtplaner des AG5-Büros erklärt, dass auf den mittleren Abschnitt der Westtangente („Erschließung Gewerbegebiet Südwest“) „aus Artenschutzgründen“ verzichtet werde. Diese Begründung ist in der Textfassung des Rahmenplans nicht nachzuvollziehen.

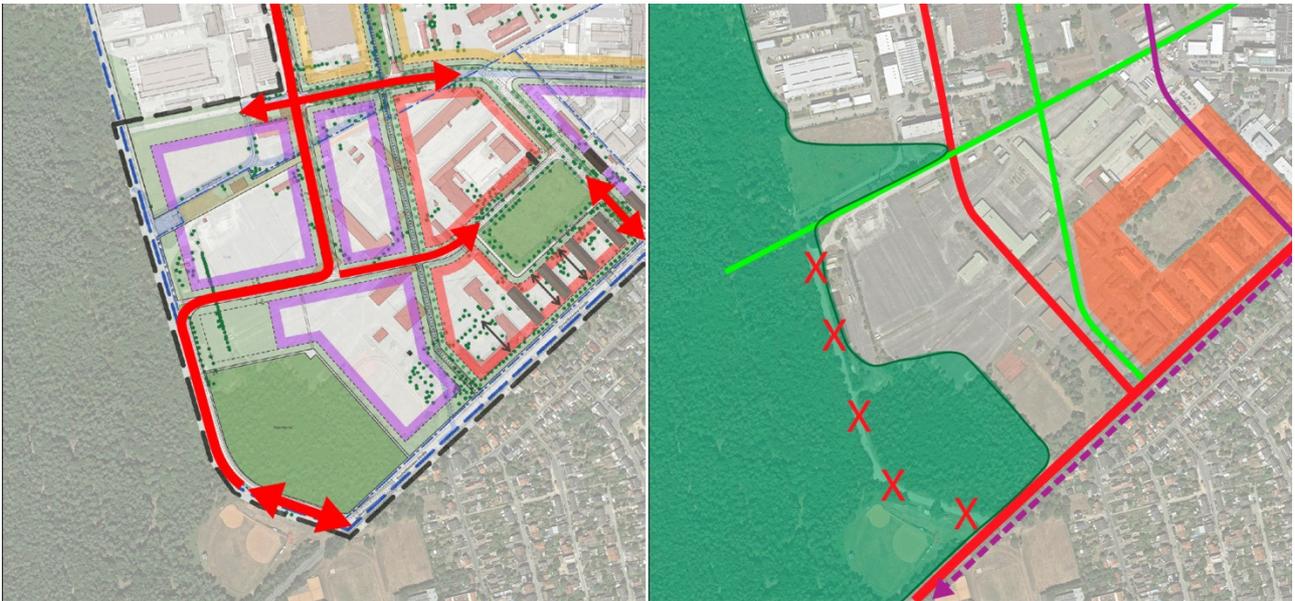
Die Rückführung der Haupteerschließungsstraße auf die im Westwald verlaufende Bergschneise lässt daher nur den Schluss zu, dass zukünftig ‚bei Gelegenheit‘ auch noch das restliche Stück Westtangente zwischen Hilpertstraße und „Planstraße Süd 1“ ergänzt wird – denn alle Anschlüsse werden dafür durch den Rahmenplan vorbereitet. Sonst gäbe es keinen Sinn, an diesem Bergschneisen-Rückschwenk durch den Westwald festzuhalten.

Vorschlag:

Wenn man tatsächlich den Westwald – auch aus Artenschutzgründen – bewahren und entwickeln will, so bietet sich hier die Möglichkeit, ein Stück Westwaldzerstörung zu korrigieren, indem die Bergschneisen-Straße zurückgebaut und wiederbewaldet wird. Das bringt auch weitere ‚Punkte‘ zum gebietsinternen naturschutzrechtlichen Ausgleich.

Die Kleyerstraße kann dann wesentlich weniger umwegig durch leichten Knick nach Südosten an die Eschollbrücker Straße angeschlossen werden. In der nachstehend dargestellten Alternativkonzeption (rechts) bündelt sich die so umgelenkte Kleyerstraßenverlängerung mit der bereits vom Rahmenplan vorgesehenen Nord-Süd-Grünachse samt Rad- und Gehweg über der Kanaltrasse, auf der auch eine Straßenbahntrasse ergänzt werden kann (Straßenbahn-Westvariante, alternativ: Zentralvariante)

Anmerkung: in diesem Abschnitt südlich der Stadt Allee-Achse verläuft kein Hauptsammler, sondern nur ein untergeordneter Kanal, so dass der Verlauf der geplanten Grünachse durchaus flexibel auf seine Bündelung mit dem Endabschnitt der Kleyerstraßenverlängerung abgestimmt werden kann.



Links die Führung der Haupteerschließung umwegig zurück in den Westwald mit Verfestigung der hier den Wald durchschneidenden Bergschneisen-Straße (Rahmenplanentwurf).

Rechts der Vorschlag einer einfachen Verlängerung der Kleyerstraße zur Eschollbrücker Straße, bei Aufhebung und Wiederbewaldung der Bergschneisen-Straße.

Auch dieser Vorschlag lässt der Firma Alnatura genügend Raum zur Entfaltung ihrer Pläne. Das in der Bürgerinformation vom 01.10.2014 vorgeschobene Abwehrargument, man könne hier nichts mehr machen, weil die Flächen bereits verkauft seien, sollte in Hinblick auf die gegebene kommunale Planungshoheit besser nicht weiterverwendet werden.

7. Zusammenfassung

Die vorgelegte Rahmenplanung mit Stand vom 28.08.2014 und Begleittext in der Fassung von 09.09.2014 soll Grundlage für einen Bebauungsplan W 46 sein, der mit den zitierten Unterlagen in seine erste Phase frühzeitiger Unterrichtung der und Erörterung mit der Öffentlichkeit gebracht wird.

Die Planung unterliegt mehreren erheblichen Rechtsverstößen, weil sie die Gebote der §§ 1 IV, 8 II und 1 VI.5 BauGB missachtet (fehlende Berücksichtigung des Regionalplans, des städtischen Flächennutzungsplans sowie des Gebots zur Stadtbildpflege und -erhaltung).

Die Planung enthält gravierende Verletzungen von Planungsgrundsätzen, zeigt erhebliche Planungsfehler und Planungsdefizite. Dies sind insbesondere:

- Eine entscheidende Rahmenbedingung – die Erschließung des Gebiets über eine Straße durch den Westwald – war vorab gesetzt, wird aber im Rahmen der Planung nicht behandelt und nicht gegen Alternativen abgewogen.
- Grundlagen der Verkehrsplanung wurden unzureichend erhoben. Insbesondere fehlen sie zum Bestandsverkehr im Plangebiet, zu überörtlichen Pendler-Relationen sowie zur ÖPNV-Versorgung (Fahrgastzahlen, Attraktivität, Linienführungsoptionen usw.). Daraus entstehen falsche Schlussfolgerungen für die Straßenplanung, auf die sich die zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchungen weitestgehend beschränken.
- Die Annahmen zur Prognose zukünftiger Verkehrsaufkommen sind fehlerhaft. Sie führen zu völlig übersetzten Zahlen und mithin auch falschen Konsequenzen in der Verkehrsinfrastrukturplanung.

- Der Konflikt zwischen Artenschutz und Erschließungsstraße im Westwald wurde zwar in der Bürgerinformation vom 1.10.2014 beiläufig erwähnt, wird jedoch in den Unterlagen nicht behandelt.
- In der Bürgerinformation vom 1.10.2014 wurde zwar beiläufig erwähnt, dass ein naturschutzrechtlicher Ausgleich im Plangebiet voraussichtlich nicht möglich sei, es fehlt dazu jedoch an Darlegungen und Berechnungen in den Unterlagen wie auch an planerischen Ideen, wie dieser Ausgleich möglich gemacht werden kann.
- Die Planung ist widersprüchlich, weil sie einerseits die Nichtüberbauung von wichtigen Kanaltrassen zum Planungsgrundsatz erhebt, andererseits aber über solchen Kanaltrassen weitläufig gewerbliche Baublöcke ausweist. Dies gilt insbesondere auf dem westlichen Abschnitt der ehemaligen Stadt Allee westlich und östlich der Planstraße West / Kleyerstraßenverlängerung). Dies offenbart, dass die ehemalige Stadt Allee aus rechtswidrigen und auch sonst nicht verständlichen oder dargelegten Gründen unbedingt aus dem Plan eliminiert werden soll.
- Erst nach Abschluss aller Verkehrsuntersuchungen und Vorplanungen soll auch über eine Straßenbahnanbindung im Umfeld des Planungsraums nachgedacht werden. Es werden dafür jedoch keinerlei Trassen freigehalten.
- Obwohl man auch ohne tiefere Untersuchungen wissen kann, dass die Hauptverkehre von Norden und Osten zu erwarten sind, wird der wichtigste Zugang zum Plangebiet, wo an der Hilpertstraßenbrücke noch eine Gleistrasse hineinführt, völlig unbegründet „dicht gemacht“. Es kann nur vermutet werden, dass für diese Entscheidung der sachfremde Aspekt Pate stand, unbedingt die gesetzte Erschließung über die Westtangente im Westwald auszulasten.

Insgesamt muss festgehalten werden, dass dieser sogenannte „Rahmenplan“ zum Bebauungsplan W 46 weder räumlich noch rechtlich, weder inhaltlich noch konzeptionell eine Qualität erreicht, die für eine Bauleitplanung zugrunde gelegt werden könnte.

Der Stadtverordnetenversammlung als Gestalterin der städtischen Planungshoheit seien die Änderungsvorschläge dieser Stellungnahme ‚ans Herz gelegt‘. Sie sind in intensiven Diskussionen und Studien im Rahmen der Westwaldallianz entstanden und können aus unserer Sicht einen Weg aufzeigen, wie nicht nur der Westwald vor weiteren Eingriffen geschützt, sondern in gewissem Umfang sogar frühere Eingriffe korrigiert werden können. Diese Vorschläge nehmen die Ansiedlungs- oder Erweiterungswünsche der am Quartier interessierten Firmen auf, formulieren jedoch auch eine Position zur Stadtentwicklung, in die sich diese Firmen eingliedern können und sollten. Denn ohne entschiedene öffentliche Rahmensetzungen gibt es keine nachhaltige Stadtentwicklung, keine verkehrsvermeidende Kombination von Wohnen und Arbeiten und auch keine Verschiebung des Modal Splits zugunsten von Radfahrern, Fußgängern und Nutzern des Öffentlichen Nahverkehrs.

i.V. für die Westwaldallianz: Michael Weintke und Michael Siebert

24.10.2014