

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
2.5	<b>Westwaldallianz</b>	
	<p><b><u>Schreiben vom 28.10.2014 zur frühzeitigen Beteiligung:</u></b></p> <p>1. Festsetzung von Siedlungsflächen gemäß Regionalplan</p> <p>Rechtsverstoß: Der Rahmenplan verstößt gegen § 1 Abs. 4 BauGB: <i>"Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen."</i> Er missachtet nicht nur die übergeordneten Darstellungen des Regionalplans Südhessen, sondern gibt diese auch noch falsch wieder.</p> <p>Auf S. 16 wird - unter Einbindung der Anlage R-07 / PDF-Seite 118 als Abb. in den Text mit der Beschriftung <i>"Bestehende Planungen / Übergeordnete Planungsvorgaben"</i> behauptet:</p> <p><b>Regionalplan</b> <i>Der überwiegende Teil des Gebietes ist - abgesehen von den westlichen Waldflächen - im gültigen Regionalplan Südhessen von 2010 als "Vorranggebiet Industrie und Gewerbe" ausgewiesen.</i></p> <p>Ein Blick in den Regionalplan 2010 zeigt, dass dies falsch ist. Denn dort wird offensichtlich - abgesehen von den Waldflächen - <i>nicht</i> 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 Regionalplan betrachtet also die dort vorhandenen Kasernen in guter Bausubstanz als "Siedlung" und fordert den Erhalt dieser Flächennutzung.</p> <p>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</p>	<p>Auf Grundlage von § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) besteht für die kommunale Bauleitplanung ein Anpassungsgebot an die Ziele der Raumordnung. Aus Sicht der Kommune ist es daher notwendig, dass nach § 8 des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG) ein Antrag auf Abweichung von den Zielen im gültigen Regionalplan Südhessen/RegFNP 2010 gestellt wird. Ziel dieses Antrages ist, dass der betreffende Bereich der Kelley-Barracks entsprechend den von der Stadt angestrebten Planungen künftig als Fläche für „Industrie und Gewerbe/Zuwachs“ dargestellt wird. Dies entspricht auch der aktuellen Darstellung des angrenzenden Nathan-Hale-Depots im Regionalplan/RegFNP.</p> <p>Die Wissenschaftsstadt Darmstadt stellt beim Regierungspräsidium Darmstadt einen Antrag auf Abweichung von den Zielen des Regionalplanes gem. Zielabweichungsverfahren (§ 8 HLPG v. 12.12.2012). Gegenstand der Abweichung ist die bestehende Fläche eines „Siedlungsgebietes“ zugunsten einer Fläche für „Industrie und Gewerbe/Zuwachs“.</p> <p>Die Teilfläche des B-Plans W 46.2 für den Alnatura-Campus liegt im Geltungsbereich des Zielabweichungsantrages, allerdings ist die Flächengröße unterhalb des Schwellenwertes von 5 ha RPS 2010 Ziel Z3.4.1-3.</p> <p>Die FNP-Änderung Teilbereich 7.1 erfolgt gem. § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren mit dem Bebauungsplanverfahren W 46.2 Kelley-Barracks Südwest.</p>

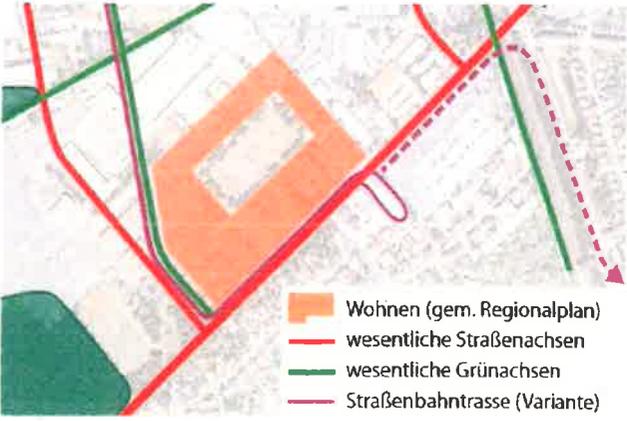
**Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -**

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 2

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p>dreierlei Siedlungsstruktur-Kategorien unterstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemischte Baufläche</li> <li>- Gewerbliche Baufläche</li> <li>- Baufläche/Bestand u. Planung</li> </ul> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ferner gibt der vom Rahmenplan gewünschte Erhalt des ehemaligen Exerzierplatzes vornehmlich erst dann einen Sinn, wenn man ihn mit Wohnnutzungen umgibt.</p> <p>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 ihre geplanten siedlungsbezogenen Infrastruktureinrichtungen (Supermarkt, Kindergarten) den nötigen Raum. Im Rahmen der noch folgenden weiteren Vorschläge zur Verkehrsführung sähe das so aus:</p>	<p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese planerischen Aspekte liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes W 46.2. Sie werden im Bebauungsplanverfahren W 46 Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot bearbeitet.</p> <p>Eine ergänzende Untersuchung zu Möglichkeiten einer bereichsweisen Anordnung von Wohnnutzungen im Gebiet der Kelley-Barracks hat ergeben, dass Wohnnutzungen in diesen Bereichen zwar planungsrechtlich möglich sind, jedoch aufgrund von Lärm- und Umweltproblematik nicht befriedigend und in angemessenem Form anzuordnen sind. Darüber hinaus ist es das vorrangige städtebauliche Ziel für das Gesamtgebiet, ausreichend gewerbliche Flächen anzuordnen und vorzuhalten. Wohnnutzungen hätten in diesem Fall einen erheblichen Verlust an potenzieller Gewerbefläche zur Folge.</p>

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p data-bbox="264 560 465 746"><i>Ausschnitt aus dem Alternativvorschlag dieser Einwendung mit Wohnungsbau an der Eschollbrücker Straße um den zu erhaltenden Exerzierplatz herum.</i></p>  <p data-bbox="779 619 1093 746"> <span style="color: orange;">■</span> Wohnen (gem. Regionalplan)  <span style="color: red;">—</span> wesentliche Straßenachsen  <span style="color: green;">—</span> wesentliche Grünachsen  <span style="color: pink;">- - -</span> Straßenbahntrasse (Variante)         </p> <p data-bbox="241 871 824 903"><b>2. Klärung der ICE-Trassierung im Plangebiet</b></p> <p data-bbox="241 935 443 967">Rechtsverstoß:</p> <p data-bbox="241 970 1164 1062">Der Rahmenplan verstößt gegen § 8 Abs. 2 BauGB: <i>"Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln"</i>. Er ignoriert die dortigen Festsetzungen von ICE-Neubaustrecken.</p> <p data-bbox="241 1094 1164 1222">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:</p>	<p data-bbox="1214 328 2083 647">Aufgrund der aktuellen Flüchtlingslage wird im süd-östlichen Bereich der Kelley-Barracks ein Teil der Bestandsgebäude der ehemaligen Mannschaftsgebäude für Flüchtlingsunterkünfte hergerichtet. Grundlage der Baugenehmigungen ist die aktuelle, geänderte Gesetzeslage: das Gesetz über Maßnahmen im Bauplanungsrecht zur Erleichterung der Unterbringung von Flüchtlingen vom 20.11.2014 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014 Teil I) und die damit einhergehende Ergänzung und Änderung des Baugesetzbuches, die eine Unterbringung von Flüchtlingen oder Asylbegehrenden auch in Bestandsgebäuden in Gewerbegebieten ermöglicht.</p> <p data-bbox="1214 651 2083 839">Nach Ablauf der Nutzungsgenehmigung der Flüchtlings- bzw. Asylbegehrenden-Unterkünfte in ca. 10 Jahren wird die Nutzung dieser Gebäude und Flächen für eine Wohnnutzung, ggf. in Form eines Mischgebiets für Wohnen und nicht störendem Gewerbe, in Einbeziehung der dann aktuellen Gegebenheiten und Bedarfe neu geprüft.</p> <p data-bbox="1214 970 2083 1062">Die FNP-Änderung Teilbereich 7.1 erfolgt gem. § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren mit dem Bebauungsplanverfahren W 46.2 Kelley-Barracks Südwest.</p> <p data-bbox="1214 1098 2083 1190">Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Bezüglich der im Regionalplan/Reg. FNP bzw. FNP enthaltenen ICE-Trasse wird folgendes festgestellt:</p> <p data-bbox="1214 1228 2083 1477">Im aktuell gültigen Regionalplan Südhessen/Reg FNP 2010 wird die Fläche der Kelley-Barracks und des Nathan-Hale-Depots von Nordost nach Südwest von einer Trasse für eine Fernverkehrsstrecke/Planung durchzogen. Diese Trasse stellt eine raumordnungsgeprüfte Variante zu den Planungen einer ICE-Neubaustrecke (NBS) im Raum Rhein/Main – Rhein/Neckar aus dem Jahr 2004 dar. Es handelt sich hierbei um die sog. Trassenvariante IIIA zur Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar. Diese Variante wird auch im gültigen</p>

**Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -**

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 4

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p><i>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)</i></p>  <p>Diese beiden Trassen finden im Rahmenplan zum W 46 keinerlei Berücksichtigung. Insbesondere die diagonal das Gebiet durchschneidende Variante einer ICE-Einfädelerung 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.</p> <p>Eine bloße Meinungsäußerung im Rahmenplan S. 18 ...</p> <p><i>Nach derzeitigem Kenntnisstand wird die Planungsvariante 3 aus dem Raumordnungsplan aus dem Jahr 2003 (Trasse, die das Planungsgebiet durchschneidet) nicht weiter verfolgt.</i></p> <p>... 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.</p>	<p>Flächennutzungsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt dargestellt. Sie wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung berücksichtigt.</p> <p>Die Studie zum Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse/Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe mit Vorschlägen für eine Führung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar liegt zwar seit Anfang 2015 vor. Abschließende Ergebnisse werden derzeit diskutiert und sollen in den neu aufzustellenden Bundesverkehrswegeplan 2015 eingearbeitet werden. Bis zur abschließenden Entscheidung wird daher diese Trassen-Variante auch im gültigen kommunalen Flächennutzungsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt dargestellt.</p> <p>Für die das Plangebiet querende Trassenvariante IIIA wurde aufgrund der Bestandsbebauung (Kasernengelände) im Rahmen des o.g. von 2002 bis 2004 durchgeführten Raumordnungsverfahrens (ROV) eine Tunnellösung erarbeitet, die jedoch heute nicht mehr realisierbar erscheint: Zum einen ergaben sich zwischenzeitlich geänderten Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Trassenbereich der Variante IIIA, insbesondere neue Entwicklungsperspektiven für die Konversionsgebiete Kelley-Barracks und Nathan-Hale-Depot nach dem Abzug der US-Streitkräfte, zum anderen bestehen geänderten Planvorstellungen seitens des Vorhabenträgers (siehe Studie DB Netz AG) im Hinblick auf eine nunmehr lediglich eingleisige Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes (sog. „Konsenstrasse“, 2007) und damit verbundenen Fragen der Wirtschaftlichkeit der Trasse.</p> <p>Daher wurden im Rahmen einer weiteren Planungskonkretisierung für den Trassenverlauf der Variante IIIA im südlichen Bereich des Darmstädter Hauptbahnhofs durch das Büro Krebs und Kiefer Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH, Darmstadt – im Vorgriff auf das für 2016 geplante Planfeststellungsverfahren – in einer Entscheidungsstudie vier modifizierte Linienführungen entwickelt, die als technisch und verkehrlich machbar bewertet werden. Bei den Linienvarianten werden ebenfalls Tunnelbauwerke erforderlich. Es wurden dabei die dem damaligen Raumordnungsverfahren zu Grunde gelegten Planungsparameter ergänzt und unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen konkretisiert (u.a. Entwurfsgeschwindigkeiten, Längs- und Querneigungen, Höhenlage, Lage von Bauwerken wie Tunnel und Trogbauwerken).</p>

**Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -**

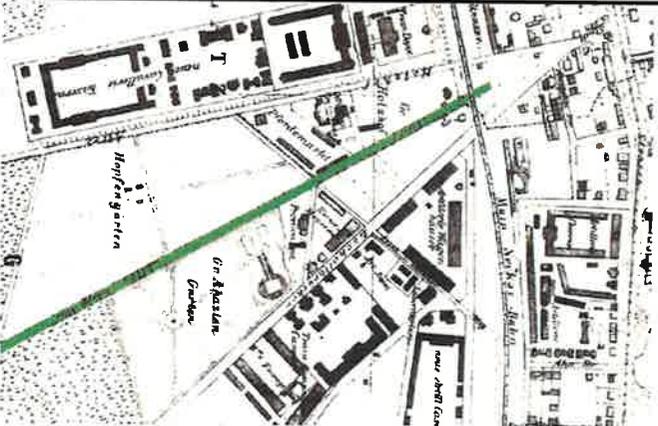
05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 5

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p>Planungsfehler / Planungsdefizit:</p> <p>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.</p>	<p>In einer vom Büro Infrastruktur &amp; Umwelt, Professor Böhm und Partner, Darmstadt, erarbeiteten „Expertise zu Konflikten der landesplanerisch festgelegten Linienführung (ROV/Regionalplan) mit aktuellen städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Konversionsflächen West und zur Übereinstimmung fortentwickelter Trassenführungen mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung“ wurden die vier modifizierten Linienführungen vor dem Hintergrund der aktuellen Planungsabsichten der Wissenschaftsstadt Darmstadt hinsichtlich ihrer Kompatibilität mit der landesplanerisch festgestellten Variante sowie damit betroffenen Zielvorgaben untersucht. Die einzelnen Linienvarianten weisen im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit den städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen der Stadt einerseits, bezüglich der Einhaltung der regionalplanerischen Zielvorgaben und der aus dem Raumordnungsverfahren resultierenden Bedingungen andererseits, unterschiedliche Vor- und Nachteile auf. Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (Raumordnungsverfahren) geprüft, wobei die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme gem. § 15 Abs. 1 Raumordnungsgesetz unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen sind. Die Ermittlung und Beurteilung einer generellen Trassenführung erfolgt somit im raumordnerischen Maßstab (1:25.000 – 1:100.000). Bei kleinräumigen und räumlich begrenzten Abweichungen der Trassenführung im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung (hier: die vier Linienvarianten) ist davon auszugehen, dass die grundsätzliche Raumverträglichkeit der Trasse unbeschadet bleibt und dass die Durchführung eines erneuten Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich ist.</p> <p>Eine konkrete Prüfung und weitere technische Planungen der einzelnen Linienvarianten ist Gegenstand eines nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens gemäß § 18 AEG bzw. der integrierten Umweltverträglichkeitsprüfung nach §§ 3a ff. UVPG i.V.m. § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG. Die konkrete Linienführung wird somit im Planfeststellungsverfahren ermittelt und ist nicht Gegenstand der Darstellungen im Flächennutzungsplan. Daher ist eine Änderung der Darstellung der Neubaustrecke im Flächennutzungsplan nicht</p>

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p><b>3. Beibehaltung der Stadtallee als stadtbildprägender Achse</b></p> <p>Rechtsverstoß:</p> <p>Der Rahmenplan verstößt gegen § 1 Abs. 6 Punkt 5 BauGB:</p> <p><i>"Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:</i></p> <p>....</p> <p><i>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"</i></p> <p>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:</p>	<p>erforderlich und folglich auch nicht Gegenstand der 7. Flächennutzungsplan-Änderung, Teilbereich 7.1</p> <p>Aus den o.g. Gründen ist die konkrete Linienführung auch nicht Gegenstand des Zielabweichungsantrags. Die grundsätzliche Möglichkeit einer Realisierung der Trassenvariante IIIA in Form einer der vier Linienvarianten ist auch bei Umsetzung der Konversionsmaßnahme im Bereich der Kelley-Barracks im Hinblick auf eine gewerbliche Nutzung grundsätzlich gegeben.</p> <p>s.o.</p> <p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Diese planerischen Aspekte liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes W 46.2. Sie werden im Bebauungsplanverfahren W 46 Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot bearbeitet.</p>

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p data-bbox="250 389 472 544"><i>Ausschnitt aus dem Plan von Darmstadt aus dem Jahre 1900 mit grüner Hervorhebung der alten Stadtallee-Achse.</i></p> <p data-bbox="250 555 465 710"><i>Innerhalb der begleitenden beiden Strahlen waren noch heute im Stadtbild sichtbare Gärten angelegt, außerhalb Kasernen</i></p>  <p data-bbox="241 756 1167 911">Dieses Strahlensystem wurde über die Jahrhunderte bis heute gewahrt. Auch die Anlage der Kasernen in den beiden Konversionsgebieten West respektierte dieses 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.</p> <p data-bbox="241 943 651 970">Planungsfehler / Planungsdefizite:</p> <p data-bbox="241 1002 1167 1066">1. Der Rahmenplan wird dieser Stadtgeschichte nicht gerecht, weil er die Situation als bloße "Randstellung" abwertet. So heißt es auf S. 14:</p> <p data-bbox="286 1098 568 1125"><i>Historische Grundlagen</i></p> <p data-bbox="286 1129 1167 1189"><i>Innerhalb der Stadtgeschichte Darmstadts nimmt der Bereich des heutigen Planungsgebietes eine Randstellung ein.</i></p> <p data-bbox="241 1220 1167 1279">Sodann werden im Plan alle real existierenden Erinnerungen an diese bedeutende Stadtachse getilgt:</p> <ul data-bbox="241 1316 1167 1473" style="list-style-type: none"> <li>- Die Brücke über die Main-Neckar-Bahn im Zuge der Schepp Allee soll entfallen.</li> <li>- Die verlängerte Schepp Allee westlich der Main Neckar-Bahn wird als Straßentrasse aufgegeben und durch einen Sperrriegel an</li> </ul>	<p data-bbox="1214 1002 2078 1129">Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Diese planerischen Aspekte liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes W 46.2. Sie werden im Bebauungsplanverfahren W 46 Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot bearbeitet.</p>

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p>Gewerbegebietsfestsetzung überlagert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der weitere Verlauf dieser Straße wird der Firma Döhler als Firmengelände angedient.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>2. Diese Beseitigung einer bedeutenden städtebaulichen Achse verstößt zudem gegen eine selbstgesetzte wesentliche Rahmenbedingung der Planung, die auf S. 77 formuliert wird:</p> <p><b><i>Berücksichtigung der Lage der Hauptsammler im Bereich der Konversionsfläche</i></b></p> <p><i>Es wurden Möglichkeiten untersucht, wie der Straße verlauf so angepasst werden kann, dass die bestehenden Hauptsammler sich innerhalb von öffentlichen Flächen befinden...</i></p> <p>Diese Suche nach "Möglichkeiten" wurde offensichtlich auf die Achse der Stadtschneise <i>nicht</i> angewandt. Denn in deren westlichem Teil bis zum Waldrand verläuft ein städtischer Regenwasserentlastungskanal, der am Rand des Plangebiets in ein Regenrückhaltebecken mündet.</p> <p>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:</p>	<p align="center">s.o.</p> <p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Diese planerischen Aspekte liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes W 46.2. Sie werden im Bebauungsplanverfahren W 46 Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot bearbeitet.</p> <p align="center">s.o.</p>

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p><i>Hellblaue Streifen: Hauptsammler im Plangebiet, v.a. entlang der Stadt Allee-Achse, hier aber durch Gewer- beblöcke (lila Rahmen) widersprüchlich überla- gert.</i></p>  <p>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.</p> <p>Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 Abs. 6 Pkt. 5 BauGB erhalten werden.</li> <li>- Die Schepp-Allee-Brücke über die Main-Neckar-Bahn ist für diesen Zweck als Fußgänger- und Radfahrerbrücke zu erhalten.</li> <li>- 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.</li> <li>- Da die Firma Döhler ihre Produktions- und Logistikfunktionen auf dem</li> </ul>	<p>s.o.</p> <p>Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Diese planerischen Aspekte liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes W 46.2. Sie werden im Bebauungsplanverfahren W 46 Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot bearbeitet.</p> <p>s.o.</p> <p>Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Diese planerischen Aspekte liegen außerhalb des Geltungsbereiches</p>

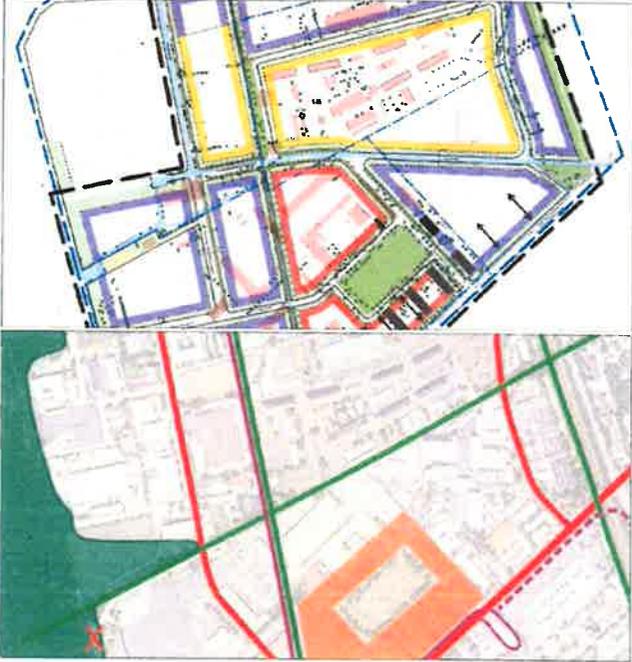
**Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -**

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 10

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p>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.</p> <p>- 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.</p> <p>Planungsfehler / Planungsdefizit:</p> <p>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.</p> <p>Aus alldem ergibt sich folgender Änderungsvorschlag in grafischer Darstellung:</p>	<p>des Bebauungsplanes W 46.2. Sie werden im Bebauungsplanverfahren W 46 Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot bzw. W 46.1 Riedstraße Nord bearbeitet.</p> <p>Die Ausführungen wurden zur Kenntnis genommen. Die Verlängerung der Kleyerstraße als Erschließungsanbindung des Gebietes in Richtung Westen ist, anstelle der Straßenführung in Gebietsrandlage, erforderlich.</p> <p>Für den Bebauungsplanentwurf W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest – liegen eine naturschutzfachliche Eingriffsbewertung und eine artenschutzrechtliche Prüfung vor. Die vorhandene Fläche mit Buchenmischwald und naturnahem Kiefernwald im Geltungsbereich des W 46.2 wird durch die Festsetzung als Waldfläche in ihrem räumlichen Zusammenhang gesichert.</p>

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p data-bbox="250 501 461 603"><i>Oben: Der Rahmenplan ignoriert die selbst hier noch immer sichtbare Stadt Allee-Achse.</i></p>  <p data-bbox="250 708 461 943"><i>Unten: Alternativorschlag mit Wahrung Der Stadt Allee-Achse als Grünverbindung für Fußgänger und Radfahrer nebst Renaturierung eines Westwaldzipfels. (jeweils gleicher Gebietsausschnitt)</i></p> <p data-bbox="250 1027 1160 1086"><b>4. Ergänzung eines Konzept zur wirksamen Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs</b></p> <p data-bbox="250 1118 1160 1337">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:</p>	<p data-bbox="1218 1129 2078 1257">Die Ausführungen wurden zur Kenntnis genommen. Diese planerischen Aspekte liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes W 46.2. Sie werden im Bebauungsplanverfahren W 46 Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot bearbeitet.</p>

## Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 12

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p><i>Herkunft der erwarteten Pendlerströme ins entwickelte FTZ-Areal (nach Daten der Verkehrsuntersuchung v. Mörner+Jünger 2002)</i></p> </div> <div style="width: 60%; text-align: center;"> </div> </div> <p>Planungsfehler / Planungsdefizite:</p> <p>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.</p> <p>Es ist also kein Wunder, wenn die Rahmenplanungen nicht die nötigen Konsequenzen ziehen, nämlich vornehmlich Verkehrsangebote in Richtung Osten zu konzipieren.</p> <p>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.</p>	<p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Diese planerischen Aspekte liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes W 46.2, sie werden in Bebauungsplan W 46 Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot bearbeitet.</p> <p>s.u.</p>

**Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -**

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 13

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p>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 Darstellung in der Bürgerinformation am 01.10.2014; 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 Mömer+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.</p> <p>Vorschlag:</p> <p>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.</p> <p>Nachfolgende Abbildung zeigt mögliche Varianten dieser Lösung:</p>	<p>Der Rahmenplan sieht eine Modifizierung (Verlängerung) der Linie K in das Gebiet vor, die eine Verbindung zum Hauptbahnhof und weiter in die Innenstadt beinhaltet. Dies ist als erster Schritt für eine ÖPNV-Erschließung geplant. Änderungen im Betriebskonzept wie eine Taktverdichtung zur Aufnahme der zusätzlichen ÖPNV-Nutzer sind nicht Inhalt der Bauleitplanung.</p> <p>Eine deutliche Kapazitätserhöhung wird unterstellt.</p> <p>Generell ist eine Straßenbahn eher für eine linienförmige Erschließung geeignet, Busse dienen daher einer flächenhaften Erschließung, wie es im Falle der Konversionsflächen erfolgt.</p> <p>Eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes (auch eine Verlängerung der Linie 3) wird derzeit untersucht, auch mit dem Ziel die Linie H in der Heimstättensiedlung zu entlasten.</p> <p>Straßenbahntrassen durch das Gebiet werden ebenfalls untersucht.</p>

## Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 14

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	 <p>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.</p> <p>Erst nach Abschluss jahrelanger und allein auf den MIV orientierter</p>	<p>Generell ist eine Straßenbahn eher für eine linienförmige Erschließung (z.B. Arheilgen, Griesheim,...) geeignet, Busse erschließen dagegen die Fläche. Bei der Konversion ist über eine flächenhafte Buserschließung das ganze Gebiet erschlossen, wie es bei einer Linienführung nicht der Fall wäre.</p> <p>Betriebstechnisch rechnen sich Straßenbahnen durch reine Gewerbegebiete in der Regel nicht, da nach Feierabend und am Wochenende in den Gebieten TZ-Rhein-Main und Konversion West kaum Fahrgäste vorhanden sein werden (NKU-Faktor unter 1 und damit ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis)</p> <p>Eine Straßenbahn entlang der Eschollbrücker Straße kann jedoch sowohl die Konversion mit erschließen als auch die Linie H (Heimstättensiedlung) entlasten. Weiterer Verlauf der Trassenführung sowie NKU-Faktoren gilt es noch zu ermitteln.</p> <p>Es ist nicht vorgesehen, dass eine Straßenbahn in der Eschollbrücker Straße die Buslinien im Gebiet ersetzen soll.</p> <p>Genauere Trassenführung einer Straßenbahn und der davon abhängigen Führung der Buslinie H ist noch in Bearbeitung und nicht Inhalt des Bebauungsplanes W 46.2.</p>

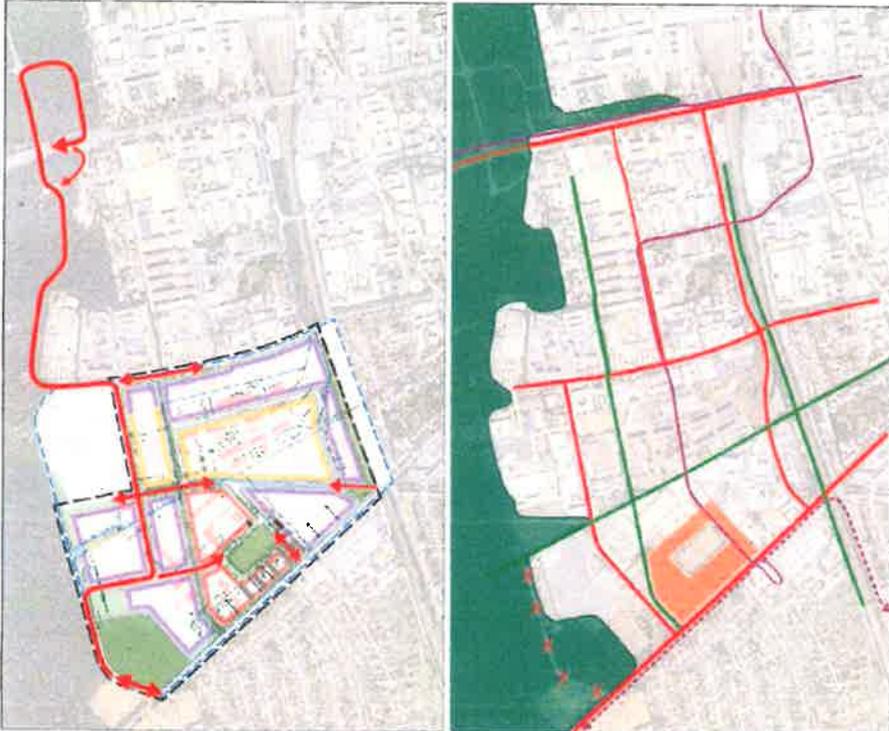
**Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -**

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 15

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p>Verkehrsuntersuchungen hört man jetzt, dass über die "Machbarkeit" einer Straßenbahnanbindung 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 Straßenbahnanbindung 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.</p> <p>Es ist also wichtig, vorrangig Trassen für eine Straßenbahnführung im Konversionsgebiet zu sichern.</p>	

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p data-bbox="241 284 1025 320"><b>5. Entwurf eines Straßenkonzepts ohne Westwaldschädigung</b></p>  <p data-bbox="241 1110 1133 1267"><i>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).</i></p> <p data-bbox="241 1326 1160 1445">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.</p>	<p data-bbox="1211 1326 2078 1481">Das Erschließungs- und Straßennetz im Geltungsbereich des Bebauungsplans W 46.2 wurde aus den vorhandenen Gegebenheiten der Umgebung sinnfällig weiterentwickelt und knüpft an diese an. Die Bergschneise wird für die Verkehrsanbindung benötigt und steht somit weder einem Rückbau oder sogar Wiederbewaldung zur</p>

**Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -**

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 17

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p>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.</p> <p>Planungsfehler / Planungsdefizite:</p> <p>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 Industriegleisstrasse sowie der existente Zugang über die Schepp-Allee-Brücke werden vielmehr beide explizit gekappt. In beiden Fällen fehlt es an einer tragfähigen Begründung.</p> <p>Allein eine Einfahrt über das abgelegene Nordwesteck (Kleyerstraße) wird für die vornehmlich Nord- und Ost-gerichteten Verkehre angeboten.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul>	<p>Verfügung.</p> <p>Die Ziel- und Quellverkehrsverteilung, die dem Rahmenplan unterlegt ist, wurde anhand aktueller Erkenntnisse aus dem Netzmodell der Stadt Darmstadt (basierend auf aktuellen Zählungen) modifiziert. Demnach kommen 38 % aus östlicher Richtung.</p> <p>Ausführliche Darstellung der Quell/Zielverteilung siehe Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan.</p> <p>Der Rahmenplan unterstellt, dass der Verkehr von und nach Osten über die Hilpertstraße und die Eschollbrücker Straße geführt wird. Hierzu sind beide Straßen, insbesondere die Knotenpunkte mit dem Haardtring, zu ertüchtigen. Die Erschließungsstraße West dient ausschließlich dem Verkehr in und aus Richtung Westen.</p> <p>Das Erschließungs- und Straßennetz im Geltungsbereich des Bebauungsplans W 46.2 wurde aus den vorhandenen Gegebenheiten der Umgebung sinnfällig weiterentwickelt und knüpft an diese an. Die Bergschneise wird für die Verkehrsanbindung benötigt und steht somit weder einem Rückbau oder sogar Wiederbewaldung zur Verfügung.</p>



Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p>Anbindung des Plangebiets für den MIV sicherzustellen.</p> <p>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.</p> <p><b>6. Wiedergewinnung von Westwald nach Aufgabe der Militärflächen</b></p> <p>Auf der Bürgerinformation vom 01.10.2014 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.</p> <p>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.</p>	<p>Bahnstrecke) plangleich nicht leistungsfähig ausbaubar ist. Eine Durchbindung hätte zudem eine Verbreiterung des Kavalleriesandes zur Folge und dem Wegfall der dortigen Baumallee. Ein leistungsfähiger Anschluss einer solchen Durchbindung an die Eschollbrücker Straße ist aufgrund des dichten Knotenpunktabstandes zum Knotenpunkt Eschollbrücker Str./Haardtring verkehrstechnisch nicht relaisierbar.</p> <p>Die Verkehrsaufkommensberechnung erfolgt anhand eines Leitfadens des Landes Hessen. Diese beziehen sich auf die Nutzungsart und die zulässigen Bruttogeschossflächen mit einer Arbeitsplatzdichte.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen wurde über BGF ermittelt. Diese ergibt sich aus der Gesamtfläche und der Geschossflächenzahl.</p> <p>Der Knotenpunkt Rheinstraße / Kavalleriesand ist in der vor- und in der nachmittäglichen Spitzenstunde eines Normalwerktages <b>bis zu</b> seiner Leistungsfähigkeitsgrenze belastet. Dies betrifft die Zufahrt Zweifalltorweg (nachmittags), den Linksabbieger aus dem Kavalleriesand (nachmittags), der Geradeausstrom Rheinstraße stadteinwärts (vor- und nachmittags) und der Linksabbieger von der Rheinstraße in den Kavalleriesand (vor- und nachmittags).</p> <p>Der Anregung wurde nicht gefolgt. Die teilweise Erschließung des Konversionsbereiches durch die vorhandene Bergschneise ist erforderlich, um im Rahmen eines abgestimmten Verkehrskonzeptes eine zusätzliche Belastung der Eschollbrücker Straße möglichst gering zu halten. Der naturschutzrechtliche Ausgleich kann auch ohne einen Rückbau der vorhandenen Bergschneise erfolgen und nachgewiesen werden. Der Verkehr der Bergschneise ist im Wesentlichen nach Westen orientiert. Bei einer Verlegung der Anbindung nach Osten fährt dieser Verkehr eine längere Strecke entlang der Heimstättensiedlung. Zusätzlich würde sich Verkehr von der Planstraße Ost auf diese Anbindung verlagern. Beides erhöht die Lärmimmission hinsichtlich der</p>

**Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -**

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 20

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p>Vorschlag:</p> <p>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.</p> <p>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)</p> <p>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.</p>	<p>südlich anliegenden Wohnbebauung.</p> <p>Hierzu gibt es überschlägige Variantenuntersuchungen aus artenschutzrechtlicher Sicht, die jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind.</p> <p>Ausführliche Erläuterungen siehe vorne.</p> <p>Die in der Skizze dargestellte abgeknickte Verlängerung der Kleyerstraße durchschneidet die überbaubaren Grundstücksflächen des B-Planes W 46.2 in zwei Teile, es wurde ein zusammenhängendes Baufeld festgelegt um die notwendigen Flächenbedarfe der zukünftigen Gewerbebetriebe realisieren zu können.</p>

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<div data-bbox="253 288 1146 708" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="253 715 1137 767"><i>Links die Führung der Haupteerschließung umwegig zurück in den Westwald mit Verfestigung der hier den Wald durchschneidenden Bergschneisen-Straße (Rahmenplanentwurf).</i></p> <p data-bbox="253 775 1137 828"><i>Rechts der Vorschlag einer einfachen Verlängerung der Kleyerstraße zur Eschollbrücker Straße, bei Aufhebung und Wiederbewaldung der Bergschneisen-Straße.</i></p> <p data-bbox="253 858 517 890"><b>7. Zusammenfassung</b></p> <p data-bbox="253 922 1162 1046">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.</p> <p data-bbox="253 1078 1162 1203">Die Planung unterliegt mehreren erheblichen Rechtsverstößen, weil sie die Gebote der §§ 1 Abs. 4, 8 Abs. 2 und 1 Abs. 6 Pkt. 5 BauGB missachtet (fehlende Berücksichtigung des Regionalplans, des städtischen Flächennutzungsplans sowie des Gebots zur Stadtbildpflege und -erhaltung).</p> <p data-bbox="253 1235 1162 1321">Die Planung enthält gravierende Verletzungen von Planungsgrundsätzen, zeigt erhebliche Planungsfehler und Planungsdefizite. Dies sind insbesondere:</p> <ul data-bbox="253 1353 1162 1477" style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul>	<p data-bbox="1216 938 1688 970">Ausführliche Erläuterungen siehe vorne.</p> <p data-bbox="1216 1098 1688 1129">Ausführliche Erläuterungen siehe vorne.</p> <p data-bbox="1216 1353 2063 1455">Die Bergschneise wird für die Verkehrsanbindung und die Erschließung der Gewerbeflächen benötigt und steht somit weder einem Rückbau oder sogar Wiederbewaldung zur Verfügung</p>

**Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -**

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 22

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Die Annahmen zur Prognose zukünftiger Verkehrsaufkommen sind fehlerhaft. Sie führen zu völlig übersetzten Zahlen und mithin auch falschen Konsequenzen in der Verkehrsinfrastrukturplanung.</li> <li>- Der Konflikt zwischen Artenschutz und Erschließungsstraße im Westwald wurde zwar in der Bürgerinformation vom 01.10.2014 beiläufig erwähnt, wird jedoch in den Unterlagen nicht behandelt.</li> <li>- In der Bürgerinformation vom 01.10.2014 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.</li> <li>- Die Planung ist widersprüchlich, weil sie einerseits die Nichtüberbauung von wichtigen Kanaltrassen zum Planungsgrundsatz erhebt, andererseits aber über solchen Kanaltrassen weiträumig 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- Obwohl man auch ohne tiefergehende Untersuchungen wissen kann, dass</li> </ul>	<p>Auf der Ebene der Rahmenplanung ist nur eine überschlägige Bilanzierung möglich, die als Anlage dem Rahmenplan beiliegt. Detaillierte Eingriffs-Ausgleichsbetrachtungen unter Berücksichtigung des Sandrasenkonzeptes erfolgen auf der Bebauungsplan-Ebene.</p> <p>Ausführliche Erläuterungen siehe vorne.</p> <p>Ausführliche Erläuterungen siehe vorne.</p> <p>Ausführliche Erläuterungen siehe vorne.</p>

**Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest -**

05.11.2015

vorläufige Prüfung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit zur frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan W 46

Seite 23

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<p>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.</p> <p>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.</p>	