

An den Magistrat der Stadt Darmstadt
– Stadtplanungsamt –

Bebauungsplan W 46.2 – Kelley-Barracks Südwest –
erneute Offenlage vom 15.03. bis 15.04. 2016

hier: Stellungnahme zum Entwurf, Beanstandung von Rechtsverstößen und Vorschläge zur
Weiterentwicklung der Planung

1. Fehlende ICE-Trassenfestsetzung

Der Bebauungsplan W 46.2 ist auch in seiner erneut offengelegten Fassung vom 08.03.2016 (wie schon der vorangegangene W 46-Entwurf) entgegen gesetzlicher Vorschriften nicht aus dem gültigen Flächennutzungsplan entwickelt. Dies gilt insbesondere für das Fehlen von Festsetzungen, die die geplante ICE-Trasse zu berücksichtigen hätten.

Wir empfehlen die auffrischende Lektüre des Regionalplans 2010 zu Ziel Z 5.1.3 und dessen Begründung. Dort wurde unmissverständlich dargestellt, dass die geplante ICE-Neubaustrecke über den Darmstädter Hauptbahnhof zu führen ist und erst südlich davon nach Maßgabe von zwei Alternativen fortgesetzt werden kann, die noch nicht abschließend entschieden wurden. Bei beiden Varianten handelt es sich um Vollausbaustrecken, die auch durchfahrende Züge bedienen müssen und somit auf entsprechende Geschwindigkeiten (etwa 250 km/h) auszulegen sind. Die eine dieser beiden Trassen führt im langem Bogen durch die Konversionsflächen West – also auch das Plangebiet des W 46.2 – und sodann entlang der Autobahn A 67 nach Süden, die andere entlang der Main-Neckar-Bahn und weiter parallel zur Autobahn A 5 (s.a. Abb. 1):

Z 5.1-3 Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar zwischen dem Ausbauende in Neu-Isenburg-Zeppelinheim und der hessischen Landesgrenze bei Viernheim...Die Trasse ist über den Hauptbahnhof Darmstadt zu führen. Zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und dem Viernheimer Dreieck an den BAB A 6/A 67 kann eine der beiden in der Karte dargestellten Trassenvarianten an der A 5 oder A 67 realisiert werden.

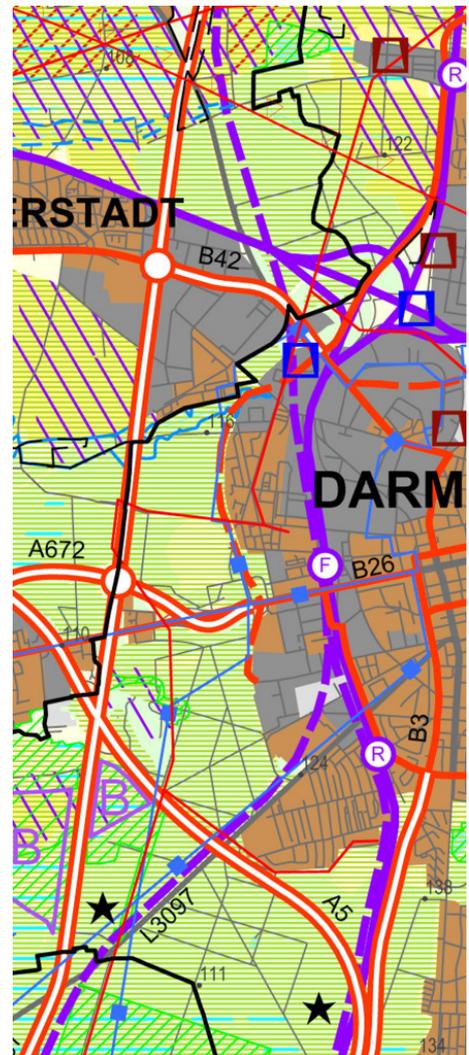


Abb. 1: lila gestrichelt – im Norden eine, im Süden zwei ICE-Trassenvarianten für die Vollarbeitung Darmstadts im Regionalplan 2010

Die Vollenbindungseinschleifung in den Darmstädter Hauptbahnhof von Norden her und die Alternativenverzweigung weiter südlich waren zuvor schon in den Flächennutzungsplan 2006 der Stadt Darmstadt eingegangen.

Der Magistrat hat offenbar hinter den Kulissen eine nun ganz anders ausgerichtete Entscheidung getroffen, nach der die im Regionalplan 2010 wie auch im Flächennutzungsplan 2006 dargestellte Vollenbindung aufgegeben und lediglich ein Bypass zu einer ICE-Strecke über den Hauptbahnhof geführt werden soll, wobei die ICE-Trasse selbst an Darmstadt vorbeilaufen würde. Die W 46.2-Begründung sagt dazu auf S. 9/39:

... bestehen geänderte Planvorstellungen seitens des Vorhabenträgers (siehe Studie DB Netz AG) im Hinblick auf eine nunmehr lediglich eingleisige Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs (sog. „Konsenstrasse“, 2007)...

Es mag ja sein, dass ein „Vorhabenträger“ seine Planvorstellungen ändert – aber seit wann kann eine solche Absichtsänderung einen gültigen Regionalplan außer Kraft setzen? Dazu erwarten wir eine rechtlich eindeutige Klarstellung durch den Magistrat.

Diese hier transportierte Vorstellung, die Vorstellungen eines Vorhabenträgers gegen die Vorgaben des Regionalplans zum Maß der Dinge zu machen, ist aus unserer Sicht einigermaßen grotesk. Zudem hat die „DB Netz AG“ allerlei Studien anfertigen lassen, so dass der genannte ‚Quellenverweis‘ nicht das Geringste taugt. Die gemeinte Studie wurde auch nicht als Material zum Bebauungsplan offengelegt.

Dennoch hat der Magistrat im Widerspruch zu den gültigen Plandarstellungen Varianten zur ICE-Trasse durch die Konversionsflächen West erarbeiten lassen und zwei nach Norden verschobene Linienführungen ins Auge gefasst, die er weiterverfolgen will. Anders als Abb. 4 in der B-Plan-Begründung (S. 11/39) zeigen die jüngst im Zuge des Zielabweichungsverfahrens zum W 46.2 bekannt gewordenen Pläne Details, die aus den Unterlagen zum Bebauungsplan *nicht* hervorgehen. Denn dort wird deutlich gemacht, dass die neuen Vorzugsvarianten der Stadt – die Varianten B und C1 – lediglich auf eine Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h konzipiert sind und somit nicht als Varianten jener Vollenbindung taugen, die der Regionalplan 2010 festschreibt. Gleichwohl behaupten sowohl die B-Plan-Begründung als auch die Begründung des Zielabweichungsantrags, dass dies nur „Planungskonkretisierungen“ seien, „die sich am Verlauf der Linie im Regionalplan ... zwar orientieren, dieser jedoch nicht exakt entsprechen.“ Es liege daher kein Zielverstoß zu regionalplanerischen Ausweisungen vor: „Die Linienvarianten bewegen sich in einem Planungskorridor, von dem grundsätzlich auch kleinräumige und räumlich begrenzte Abweichungen ... möglich sind“. (S. 5 des Zielabweichungsantrages).

Diese Würdigung unterschlägt, dass mit der als geringfügig dargestellten Trassenverschiebung zugleich eine konzeptionelle Grundsatzentscheidung von der Vollenbindung zur Bypass-Anbindung verbunden ist, also eine klare Verletzung der Regionalplan-Vorgaben.

Dennoch verbreitet die Begründung zum B-Plan:

Bei kleinräumigen und räumlich begrenzten Abweichungen der Trassenführung im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung ... ist davon auszugehen, dass die grundsätzliche Raumverträglichkeit der Trasse unbeschadet bleibt und dass die Durchführung eines erneuten Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich ist.

Wie soll das bitte möglich sein, wenn die ICE-Haupttrasse nach diesen geänderten Vorstellungen an Darmstadt vorbeigeführt werden soll, als solche aber noch nie ein Raumordnungsverfahren durchlaufen hat und deshalb auch nicht im Regionalplan dargestellt ist? Es wäre also jedenfalls ein Raumordnungsverfahren für diese neue Haupttrasse entlang der Autobahnen A5 / A 67 an Darmstadt vorbei erforderlich. Ob dabei auch ein Bypass über den Darmstädter Hauptbahnhof mitberücksichtigt wird, ist eine ganz andere und für den „Vorhabenträger“ periphere Frage, die auch hin zum totalen Abhängen Darmstadts entschieden werden könnte.

Unverdrossen wird jedoch weiter an dieser Geschichte einer bloßen Planungsverfeinerung gestrickt, werden die die notwendigen Verfahren auf ein Planfeststellungsverfahren verkürzt:

Eine konkrete Prüfung und weitere technische Planung der einzelnen Linienvarianten ist Gegenstand eines nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens ... Die konkrete Linienführung wird somit im Planfeststellungsverfahren ermittelt und ist nicht Gegenstand der Darstellung im Flächennutzungsplan. Daher ist eine Änderung der Darstellung der Neubaustrecke im Flächennutzungsplan nicht erforderlich und folglich auch nicht Gegenstand der 7. Flächennutzungsplan-Änderung, Teilbereich 7.1.“ (B-Plan Begründung S. 11/38)

Dieser Sicht hat die Regionalversammlung eindeutig widersprochen. Denn der Beschluss vom 11. März 2016 zum Zielabweichungsantrag erfolgte unter Ziff. II.2 der Drucksache VIII/134.2 mit der Maßgabe:

Für die Fernverkehrsstrecke, Planung ist die Konkretisierung des gemäß Ziel Z 5.1-10 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 festgelegten Trassenkorridors im Flächennutzungsplan durch geeignete Planzeichen zu vermerken. In den nachfolgenden aus dem Flächennutzungsplan zu entwickelnden Bebauungsplänen sind – bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für die geplante Fernverkehrsstrecke – entsprechende von Bebauung freizuhalten Bereiche festzusetzen.

Es ist also entgegen der zitierten städtischen Meinung und entgegen der erklärten städtischen Absicht zunächst der Flächennutzungsplan zu ändern, ehe es zu weiteren Bebauungsplänen in diesem Bereich kommen kann.

Im Flächennutzungsplan, und sodann in daraus abzuleitenden Bebauungsplänen sind Freihaltungen für die ICE-Trassen des Regionalplans festzusetzen. Dabei mögen auch die von der Stadt nunmehr bevorzugten Bypass-Linien freigehalten werden. Dass damit auf unabsehbare Zeit große Teile der angeblich so dringend für Gewerbeansiedlung benötigten Flächen ungenutzt bleiben werden, mag der politischen Wertung vorbehalten bleiben. Solange aber die Haupttrasse einer Vollarbindung quer durch die Konversionsflächen West gültiges Ziel der Regionalplanung ist, muss auch diese Trasse in den Bebauungsplänen freigehalten werden. Da gibt es nach der Beschlussfassung der Regionalversammlung zum Zielabweichungsantrag kein Ausweichen mehr.

Das bedeutet, dass bis zur Klärung einer endgültigen ICE-Trassenführung eine wie auch immer geartete neue bauliche Nutzung im Bereich des W 46.2 ausscheidet, eine Ansiedlung von Alnatura an dieser Stelle planungsrechtlich nicht möglich ist. Denn genau innerhalb jenes Baufeldes, das für Alnatura festgesetzt werden soll, würde der Tunnel der ICE-Vollarbindungstrasse aus dem Regionalplans 2010 zutage treten, oder er würde hier als verlängerter Tunnel in offener Bauweise zu errichten sein (vgl. hier Abb. 3 sowie Folie 4 der Krebs+Kiefer-Präsentation im HPA der Regionalversammlung am 11.03.2016). An einer solchen Stelle lässt sich aber schlecht vorab ein Firmensitz errichten.

Auch der modifizierte und erneut offengelegte Entwurf zum W 46.2 ist daher zurückzunehmen.

2. Entscheidung für eine umweltverträgliche ICE-Trasse

Eine bislang weder im Regionalplan 2010 noch im Flächennutzungsplan 2006 dargestellte ICE-Trasse an Darmstadt vorbei würde einen eklatanten Eingriff in das Schutzgut Wald bedeuten, dessen Bannwaldausweisung die Stadt Darmstadt seit Jahren betreibt. Die Trasse würde entlang von A 5 und A 67 über die volle Gemarkungslänge den Westwald an seiner empfindlichen westexponierten Seite aufreißen. Die nun ergänzend konzipierte, von der Schneise Eschollbrücker Straße nach Norden abgesetzte Bypass-Trasse würde eine neue Ost-West-Schneise in diesen Westwald schlagen. Beide Trassen zusammen würden also ein maximal denkbare Waldschädigungspotential mit sich bringen. Es ist deshalb dringend geboten, die seit vielen Jahren offene Entscheidung zwischen den beiden in Regionalplan und FNP dargestellten ICE-Trassen zu einer vernünftigen Lösung zu führen.

Dies kann aus unserer Sicht nur die Trasse entlang der Main-Neckar-Bahn und weiter parallel zur Autobahn A 5 sein. Diese Trasse würde den Westwald (abgesehen von der für *alle* Trassen ähnlich einschneidenden Nordeinschleifung) unbeschädigt lassen. Die Parallelführung von Main-Neckar-Bahn

und neuer ICE-Trasse böte die Chance, im bebauten Bereich Darmstadts südlich des Hauptbahnhofs beide Trasse unter einer gemeinsamen Tunneldecke verschwinden zu lassen und damit eine wirksame Minderung des innerstädtischen Schienenverkehrslärms bewirken.

Kritisch wird diese Trasse vor allem aus der Sicht südlicher Nachbarorte betrachtet. Insbesondere Pfungstadt lehnt sie ab, weil diese Variante immer mit einer Rückführung zur A 67 auf Pfungstädter Gemarkung verbunden wurde. Diese Kopplung wurde im letzten Jahr erneut von der „Korridorstudie Mittelrheinachse“ in besonders enger Führung um den Ort ins Spiel gebracht. Man könnte fast an eine Provokation denken.

Dabei gibt es viel bessere, weil konfliktärmere Lösungen. Wir schlagen vor, dass der Magistrat die Abstimmung mit betroffenen Nachbarorten sucht und sich für eine Rückschleifung der ICE-Trasse von einer A 5-Parallelführung zur A 67 in Höhe von Bensheim einsetzt, die in einer von der „DB Netze“ beauftragten Studie entwickelt wurde: Planungsbüro Drecker / Froelich & Sporbeck 2009. Abb. 2 zeigt den dort vorgeschlagenen Verschwenkungskorridor auf der Plangrundlage des Regionalplans 2010.

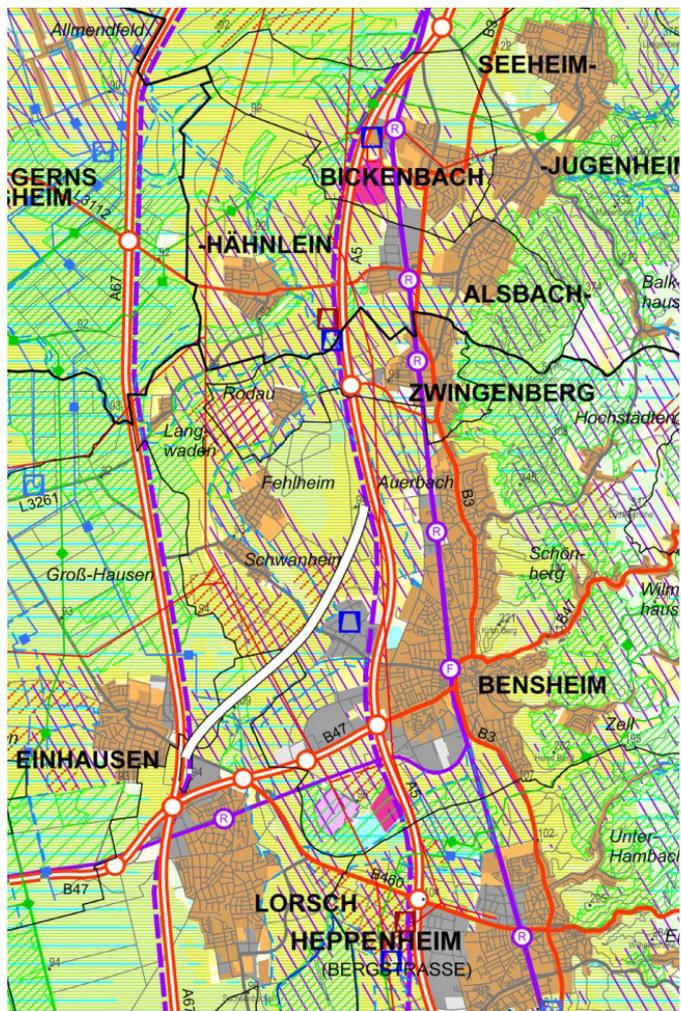


Abb. 2: Weißer Korridor: Rückschleifung der bis Bensheim westlich der A5 geführten ICE-Trasse zur anderen Trassenvariante entlang der A 67

Es ist uns bewusst, dass dieser Vorschlag weit über den Rahmen des Bauleitplanverfahrens W 46.2 hinausgeht. Da aber die Rahmenbedingungen der W 46.2-Planungen nach der Entscheidung der Regionalversammlung (hiesige Ziff. 1) ohnehin zunächst auf der FNP-Ebene erfolgen müssen, regen wir an, unsere Anregungen, Kritik und Vorschläge auch dort weiterzuverfolgen.

3. Festsetzung von Wald auf den Flächen der Bergschneise

Die „Bergschneise“ ist zwar als gepflasterte Straße ausgebaut, wurde jedoch nie als öffentliche Straße gewidmet. Sie hatte eine spezifische Funktion zur Erschließung des Nathan Hale Depots, die mit Aufgabe der amerikanischen Kasernen entfallen ist. Deshalb liegt es nahe, diese Straße auch faktisch als Straßenraum zurückzunehmen. Da sie den Westwald von jener Waldinsel abtrennt, die im Geltungsbereich des W 46.2 dargestellt ist, bietet es sich an, diese beiden Westwaldteile wieder zusammenzufügen, also die Straßentrasse aufzuforsten und so einen Beitrag zur Stärkung des in der Vergangenheit immer nur für andere Nutzungen in Anspruch genommenen und dabei sukzessive geschwächten Westwaldes zu leisten.

Die Verkehrsplanung im Rahmenplan für den gesamten W 46-Bereich hat sich dazu entschieden, den geplanten Autobahnanschluss ab Höhe Hilpertstraße nicht weiter am Waldrand nach Süden zu verlängern, sondern im Zuge der Kleyerstraße. Dann aber gibt es verkehrlich keinen Sinn, diese Trasse im Zuge der „Planstraße Süd 3“ wieder nach Westen auszuschleifen und über die jetzige Bergschneise zur Eschollbrücker Straße zu führen. Denn in diesem gesamten Abschnitt kann sie keine Erschließungswirkung entfalten, beschränkt sich also auf die pure Zerschneidung von Wald.

Wir schlagen deshalb vor, eine direkte Straßenverbindung zur Eschollbrücker Straße ab „Planstraße Süd 2“ zu konzipieren und darauf zu verzichten, die Bergstraße erstmals zu einer vollwertigen Straße zu erheben. Dann kann auch – eine Lösung im Sinne von Ziffer 2 vorausgesetzt – die Firma Alnatura ihre im rückwärtigen Bereich geplanten ruhigen Nutzungen ungestört von einer benachbarten Hauptstraße entfalten.

Der nordwestliche Straßenbogen zur Bergschneise kollidiert ohnehin mit der ICE-Trassenvariante B und muss deshalb von anderen Nutzungen freigehalten werden (vgl. Abb. 3 mit den Änderungsvorschlägen aus Ziffer 3).

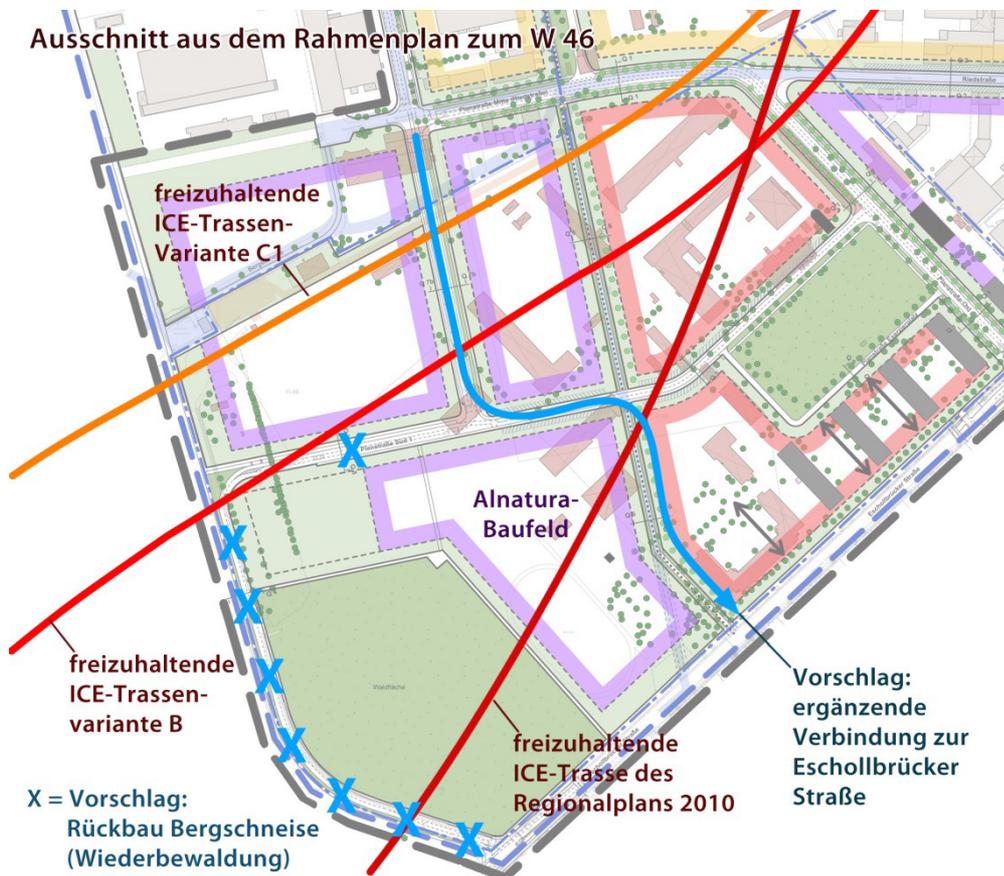


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Rahmenplan zum W 46 mit Überlagerung durch die neue Trassenvarianten B und C1 (eingleisig, 120 km/h Entwurfsgeschwindigkeit), sowie der Trasse des gültigen Regionalplans 2010 (Auslegung auf Vollenbindung des Hauptbahnhofs), nebst Vorschlägen für eine direkte Straßenverbindung zur Eschollbrücker Straße und für den Wegfall sowie die Wiederbewaldung der Bergschneise.

Ein ähnlich gerichteter Vorschlag wurde von uns bereits zum W 46-Verfahren eingereicht und damals mit dem Argument beschieden: Eine Verlegung der Anbindung nach Osten würde zu einer längeren Strecke entlang der Heimstättensiedlung führen und so die Lärmemission auf die südlich anliegende Wohnbebauung erhöhen. Dies Argument erscheint vorgeschoben. Bei der Verlagerung nach Osten handelt es sich um ca. 250 m, die dann den verschobenen Verkehr vor allem an Sportanlagen vorbeiführen würde. Auf der sich ab jetziger Bergschneise nach Westen erstreckenden ca. 1 km langen Passage an der Heimstättensiedlung vorbei will die Planung den dortigen Bewohnern aber offenbar den erwarteten Mehrverkehr zumuten. Die vorgeschobene Begründung erweckt deshalb den Eindruck, als solle mit dem Ausbau der Bergschneise lediglich ein Stück jener Westtangente realisiert werden, die man nun scheinbarweise anzugehen gedenkt.

Darmstadt, den 11.04.2016 – für die Westwaldallianz:

Michael Weintke
Moldenhauerweg 3
64295 Darmstadt

Michael Siebert
Carsonweg 52
64289 Darmstadt