



**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland
Landesverband
Hessen e.V.**

BUND Ortsverband Darmstadt • Am Karlshof 8, 64287 Darmstadt

Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt
Stadtplanungsamt
Technisches Rathaus
Bessunger Straße 125

64295 Darmstadt

anerkannter Naturschutzverband
Absender dieses Schreibens ist
Ortsverband Darmstadt

Hanna Wittstadt
Am Karlshof 8

64287 Darmstadt

Fon 06151 9676559

eMail bund.darmstadt@bund.net

Darmstadt, 16. August 2005

Bebauungsplan N 59 – Nordostumgehung Darmstadt

hier: Stellungnahme zum Vorentwurf

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Hinweise im Internet sowie die auf CD erhaltenen Unterlagen und ergänzenden Kartenausdrucke des Stadtplanungsamtes.

Wir können der vorliegenden Planung nicht zustimmen, da unseres Erachtens die Unterlagen nicht vollständig bzw. zum Teil veraltet sind und somit wichtige Beurteilungskriterien fehlen.

So wird beispielsweise als wichtigstes Ziel der Stadt mit der Nordostumgehung die Entlastung der Innenstadtstraßen und Zuführungen von Durchgangsverkehr in Veranstaltungen der Stadt bzw. in den Medien benannt, im Bebauungsplan sind dazu keinerlei konkrete Maßnahmen oder zumindest Ansätze hierzu benannt, die zeitgleich mit der NOU verwirklicht werden sollen. Andere Planungen der Stadt können die Festsetzungen im Bebauungsplan nicht ersetzen, insbesondere da keine Querverweise auf einschlägige Satzungsbeschlüsse der Stadt in den Unterlagen erfolgen.

Im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung zu den vorliegenden, uns zur Verfügung gestellten Unterlagen. Sobald weitere Gutachten etc. vorliegen, bitten wir, erneut beteiligt zu werden, um hierzu Stellung zu nehmen. Unsere Stellungnahme ist daher nicht als abschließend anzusehen.

Mit freundlichen Grüßen

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Hessen e.V., Ortsverband Darmstadt

Hanna Wittstadt
Vorsitzende des Ortsverbandes Darmstadt

Stellungnahme zur Darlegung der Ziele und Zwecke des Bebauungsplanes N 59 „Nordost-Umgehung“ - Fassung vom 31.Mai 2005 im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung - Darlegung der Ziele und Zwecke von Bauleitplänen

I. VERFAHRENSFRAGEN:

1. Klassifizierung des Neubaus und der vorhandenen Straßen

Aus den vorgelegten Unterlagen geht die künftige Klassifizierung der Nordostumgehung nicht eindeutig hervor. Auf Seite 27 wird ausgeführt: „Die geplante „Nordostumgehung“ beginnt südlich des Ostbahnhofes auf Höhe der Sportanlagen der TSG als zweistreifige nördliche Fortführung der B26. ...“

Demnach handelt es sich um Umgehung, eine „B 26 neu“ mit der die bisherige Stadtdurchfahrt Ostbahnhof - Rheinstraße (B26 alt) ersetzt werden soll.

Forderung des BUND:

Die bisherige Stadtdurchfahrt der B26 (alt) Ostbahnhof - Rheinstraße ist aus der Klassifizierung als Bundesstrasse herauszunehmen und entsprechend rückzubauen. Zusätzlich Lasten entstehend der Stadt Darmstadt hieraus nicht, das sie entsprechend FStrG als Stadt mit mehr als 80.000 Einwohnern ohnehin die Baulast für Bundesstrassen im Stadtgebiet trägt. Vielmehr erlangt sie durch die Rückstufung die vollständige Planungshoheit über die Straßen- und Stadtgestaltung zurück.

2. Trassenfindung nach § 16 FStrG

Auf Seite 1 unter Ziffer 1 „Anlass Ziel und Zweck der Planung“ wird im zweiten Absatz sinngemäß dargelegt, dass „das Trassenfindungsverfahren nach Prüfung aller Belange (auch Umweltverträglichkeitsprüfung) abgeschlossen“ sei. Ebenso wird unter Ziffer 4.1 (Seite 27) dargestellt „Aus dem gesetzlich vorgeschriebenen Linienbestimmungsverfahren mit UVP resultierte nach Prüfung aller Belange die „Bürgerparktrasse“ als die geeignetste.“

Der BUND stellt fest: Eine Beteiligung des BUND an einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVP Gesetz zur Trassenfindung der Nordost-Umgehung (NOU) hat nicht stattgefunden. Ein entsprechender Beschluss zur Trassenfindung ist uns auch nicht bekannt oder dem vorliegenden B-Plan als Unterlage beigelegt. Wir gehen daher davon aus, dass die UVP nicht ordnungsgemäß durchgeführt wurde und bisher lediglich eine UVS (IGS 1990) vorliegt. Ein Abwägungsprozess mit Beteiligung der TöB und der anerkannten Naturschutzverbände zur Festlegung der Linienführung ist bisher nicht erfolgt. Inwiefern die im vorliegenden B-Plan zitierte UVS (IGS 1990) aus dem Jahre 1990 den Anforderungen der MUVS aus dem Jahr 2001 entspricht und in das laufende Verfahren eingeführt werden kann, ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich, da die Unterlagen nicht beigelegt sind.

Eine Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan vom 02.07.2003 ersetzen diese fehlende UVP keineswegs, da in § 16 Absatz (1) Satz 2 die Zuständigkeit des BMVBW für die Festlegung der Linienführung beim Neubau von Ortsumgehungen explizit ausgeschlossen ist.

Auch die Festlegungen im Regionalplan Südhessen 2000 kann die förmliche UVP nicht ersetzen, da sie eine ausschließlich behördeninterne Wirkung hat und auch

explizit feststellt, dass bezüglich der Straßenbauvorhaben lediglich „in der Regel ihre Notwendigkeit abschließend nachgewiesen ist.“ Auch hierfür gibt es bisher kein förmliches Verfahren, die diese Notwendigkeit / Wirksamkeit festgestellt hat, somit muss die NOU als eine der – offensichtlich zulässigen – Abweichungen von der Regel angesehen werden.

Auch die Festlegungen im Landschaftsplan der Stadt Darmstadt von 2004 und in dem in der Aufstellung begriffenen Flächennutzungsplan der Stadt Darmstadt können wiederum das Manko der fehlenden UVP nicht heilen, da keinerlei UVS zu unterschiedlichen Varianten der Linienführung bei deren Aufstellung Betrachtung fanden und es sich bei diesen Plänen auch offensichtlich nicht um eine Verfahren zur Festlegung der Linienführungen handelt.

Forderung des BUND:

Durchführung des gesetzlich vorgeschriebenen Linienbestimmungsverfahrens mit UVP.

3. Geltungsbereich des Bebauungsplanes

3.1. Geltungsbereich im Süd-Osten

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes überschneidet sich in Bereichen mit planfestgestellten Verkehrsanlagen der Hanauer Straße (B26 zwischen Kreuzung Heinrichstraße und Ostbahnhof). Hier findet sich auf Seite 27 die Formulierung: „Die geplante „Nordostumgehung“ beginnt südlich des Ostbahnhofes auf Höhe der Sportanlagen der TSG als zweistreifige nördliche Fortführung der B26.“ Die Abbildung auf S 31 lässt aber die Anzahl der Fahrstreifen im südlichen Anschluss nicht eindeutig erkennen. Demgegenüber ist auf S. 3 festgestellt dass „Im Planfall ... die begleitenden Ausbaumaßnahmen im Bereich Hanauer Straße (B26) ... (berücksichtigt sind). Damit ist wohl der (angeblich) planfestgestellte vierstreifige Ausbau ab Kreuzung Heinrichstraße gemeint.“

Forderung des BUND:

Um eindeutig eine zweistreifige Straßenführung bis zur Kreuzung Heinrichstraße festzulegen, soll der Geltungsbereich des B-Planes bis zum Bereich Kreuzung Heinrichstraße erweitert werden. In diesem Bereich ist die zweistreifige Trasse im B-Plan entsprechend textlich und anhand der verfügbaren Flächen festzulegen. Die (angeblich) bestehende planfestgestellte Vierstreifigkeit in diesem Bereich wäre damit aufzuheben. In diesem Zusammenhang ist auch die Planfeststellung für den kreuzungsfreien Ausbau der Kreuzung Heinrichstraße / B26 aufzuheben.

Begründung:

a) Nur durch die Pförtner-Funktion der Ampel an der Heinrichstraße ist eine optimale Einschleusung der ÖPNV-Beschleunigungsspur auf der B26 sicherzustellen. Eine vierstreifige Fortführung bis zum Ostbahnhof und zweistreifigem Abzweig in die Innenstadt würde die Stauwurzel in den Spitzenstunden bis zum Fiedlerweg vorverlegen. Damit wäre der bisher wesentlicher Beschleunigungseffekt für die Schnellbusse in den Landkreis Da-Di nicht mehr zu realisieren und eine schwerwiegende Verschlechterung der ÖPNV Situation geschaffen.

b) Ein Vergleich der derzeitigen Berechnungen zu den Verkehrsströmen (Habermehl / Fohlmann 2005) für den Prognosezeitpunkt mit und ohne NOU zeigen einen zusätzlichen Verkehr auf der B26 am Stadteingang von etwa 13.000 Fahrzeugen pro Tag. Weiterhin wird demnach auch mit NOU keine Entlastung auf der Landgraf-Georg-Straße und im weiteren Verlauf der jetzigen B26 erreicht. Damit wird ein wesentlicher Zweck der NOU in Frage gestellt. Diese Annahmen berücksichtigen in keiner Weise die Bemühungen zu einer verbesserten Anbindungen des östlichen Ldk Da-Di und des Odenwaldkreises durch erhebliche Investitionen in die Odenwaldbahn sowie die Festlegungen im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Darmstadt, die eine wesentliche Verbesserung der Umsteigerelation am Ostbahnhof schaffen vorsehen. Nur bei einer Beibehaltung der Pflörtnerfunktion der Ampel an der Kreuzung B26 / K 141 können die Ziele der Verkehrsentwicklung für die Stadt Darmstadt mit einer wirksamen Entlastung der Innenstadt erreicht werden.

3.2 Geltungsbereich Rhönring Spessart-Ring

Auf Seite 3 des vorliegenden B-Plan-Entwurfes wird festgestellt dass die Restriktionen in sensiblen parallelen Netzabschnitten (im wesentlichen Spessarttring / Rhönring) im Planfall 2015 mit NOU berücksichtigt wurden. Diese „Restriktionen“ (wir vermuten, dass damit Rückbaumaßnahmen bzw. im Sinne der Modellberechnung eine Erhöhung der Fließwiderstandes gemeint sind) sind nicht Gegenstand des B-Planes.

Der BUND stellt fest:

ohne Rückbaumaßnahmen werden die ermittelten Verkehrsreduzierungen im Spessarttring und Rhönring nicht erreicht

Forderung des BUND:

- a) Berechnung der Wirkung der Restriktionen in Rhön- und Spessarttring ohne NOU
- b) Festlegung konkreter Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit von Rhön- und Spessarttring z.B. wechselseitig einseitiges Parken mit entsprechender Fahrbahnverschwenkung und Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes im Rahmen des vorliegenden B-Plan-Entwurfes. Dies erfordert die Erweiterung des Geltungsbereiches.

3.3 Geltungsbereich im Nord-Westen

Der Geltungsbereich des vorliegenden B-Planes erstreckt sich im Nord-Osten bis zum Anschluss an den Martin-Luther-King-Ring (MLKR). Damit können die an verschiedenen Stellen dargestellten Ziele der Maßnahme nicht erreicht werden. Vielmehr sind hierzu weitere Maßnahmen im Verlauf des MLKR und im Kreuzungsbereich Frankfurter Straße sowie bei der Unterführung der B42 unter der Bahntrasse erforderlich, für die es bisher kein hinreichendes Planungsrecht gibt. Es handelt sich also lediglich um eine Teilmaßnahme mit der die in der Begründung zum B-Plan dargestellten Ziele nicht erreicht werden können. Der Geltungsbereich des B-Planes korrespondiert auch nicht mit den Annahmen im beigefügten Verkehrsgutachten (Habermehl / Fohlmann 2005) in dem ebenfalls Annahmen getroffen werden, die weder durch bisheriges Planungsrecht noch durch den vorliegenden B-Plan abgedeckt sind (die betrifft auch u.a. die B3 Verlängerung von der B42 zu Mainzer Straße, beginnend westlich der Bahnunterführung an der B42).

Der BUND stellt fest

Maßgebliche Unterlagen zur Planbegründung korrespondieren nicht mit dem

Geltungsbereich des B-Planes und beziehen reine Absichtserklärungen für die bisher keinerlei Planungsrecht besteht in Prognosen mit ein. Ohne die Realisierung ergänzenden Straßenbaumaßnahmen für die bisher keine Planungsrecht besteht kann der im Geltungsbereich realisierte „Torso“ nicht die angenommen Wirkungen entfalten.

II. ANLASS, ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG (ZIFFER 1)

4. Entlastung der innerstädtischen Straßen

Die Entlastung für den innerstädtische Straßennetz ist ein maßgebliches Ziel / Zweck der Planung. Die im Rahmen des vorliegenden B-Plan-Entwurfes vorgelegten Unterlagen ((Habermehl / Fohlmann 2004, 2005, lediglich Auszüge aus der Planung) sind nicht geeignet für eine Bewertung der Zielerreichung.

Forderung des BUND:

- a) Vollständige Darstellung der Berechnungsgrundlagen und Prognosemethoden mit denen die Zielerreichung nachgewiesen wird. Hierzu gehört im übrigen nicht nur eine Angabe der Fahrzeugzahl pro Tag sondern auch Aussagen zur Aufteilung auf LKW- und PKW- Verkehr, Angaben zum Verkehrsaufkommen in Spitzenstunden, Angaben zur Lärm- und (Schadstoff-) Emissionsminderung sowie zur Immissionsminderung.
- b) Darstellung der Reduzierung der Lärm- und Immissionsbelastung vor allem für die Abschnitte Rhön- und Spessarttring.
- c) Gegenüberstellung der Zielerreichung der NOU mit Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV entsprechend dem Szenario 2 aus dem Verkehrsforum. Ausweislich der im Verkehrsforum vorgelegten Berechnungen wurden durch das Szenario 2 wesentlich weitergehende Reduzierungen der Innenstadt erreicht wie durch die NOU.
- d) Einen qualifizierten Nachweis der Verkehrsminderung und Lärminderung im Stadtgebiet, da ansonsten die Planrechtfertigung entfällt und die erheblichen Eingriffe durch den Neubau des Tunnels (und die immensen dafür erforderlichen Geldmittel) nicht vertretbar sind.
- e) Die planungsrechtliche Absicherung der Rückbaumaßnahmen bzw. Sperrungen / Nachtfahrverbote Abbiegeverbote etc.

Sobald diese Unterlagen vorliegen, wird der BUND hierzu gerne eine Stellungnahme abgeben.

III. PROJEKTBSCHREIBUNG ERFORDERNISSE (ZIFFER 4)

5 Unvollständige Unterlagen zu „Projektbeschreibung Erfordernisse“

Die bisher vorliegenden Unterlagen sind derart unvollständig und in Überarbeitung begriffen, dass sich eine Stellungnahme zum derzeitigen Zeitpunkt erübrigt. Sobald ein qualifizierter Entwurf hierzu vorliegt werden wir gerne eine Stellungnahme ausarbeiten.

6. Seveso II Richtlinie:

Aus dem Planungsbericht geht nicht hervor inwiefern durch die SEVESO II Richtlinie maßgebliche Annahmen zur städtebaulichen Entwicklung im Westen Darmstadt nicht mehr realisiert werden können. So legen die Darstellungen der Verkehrsprognosen in (Habermehl / Fohlmann 2005) nahe, dass sich im Bereich der Kreuzung Frankfurter Straße / MLKR eine erhebliche „Verkehrssenke“ befindet, d.h. dass von den benachbarten Grundstücken Ziel und Quellverkehr in verstärkten Maße gegenüber heute stattfindet. Eine solche Annahme hätte vor dem Hintergrund der Seveso II Richtlinie keine Bestand. Weiterhin ist die Ausweisung des Gewerbegebietes im Bereich des Anschlusses an den MLKR vor dem Hintergrund der Seveso II Richtlinie kritisch zu sehen.

7. Städtebauliches und grünordnerisches Konzept: „Neue Nord-Süd-Verbindung“ (Ziffer 4.6)

Der Schreiberweg stellt eine wichtige Fahrradverbindung zwischen Arheilgen und Martinsviertel bzw. Innenstadt dar. Dies ist auch in den entsprechenden Fahrradplanungen der Stadt Darmstadt so dargestellt. Derzeit erfolgt die Querung des MLK-Ringes mit einer anforderungsgesteuerten Fußgänger / Fahrradampel. Ein Verzicht dieser Querungsstelle wäre für den Radverkehr in Norden Darmstadts eine wesentliche, nicht akzeptable Verschlechterung. Der Fahrradweg entlang der Straßenbahn stellt keinen gleichwertigen Ersatz dar, da er einerseits lediglich Kranichstein und ggf. die östlichen Teile von Arheilgen erschließt und andererseits die Akzeptanz der Brücke über den MLK-Ring nur gering ist (Wetterschutz, Wind, Steigung) und die ebenerdigen Querungen in jedem Fall von der Mehrzahl der Radfahrer bevorzugt werden.

IV. STÄDTEBAULICHE INTEGRATION – BEGRÜNDUNG DER FESTSETZUNG (ZIFFER 5)

8. Ziffer 5.1.5: Schienengebundene Verkehrsmittel:

- a) Der im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Darmstadt festgelegt Straßenbahnanschluss des Ostbahnhofes ist in den vorliegenden Planungen nicht berücksichtigt.
- b) die Schienen-Trasse nach Rossdorf, die entsprechend einschlägiger Beschlüsse freizuhalten ist, ist in der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt.
- c) Die Verkehrsflächen für die Herstellung der ÖPNV-Verknüpfung am Ostbahnhof sind nicht in Ihrer Funktion ausgeführt und dargestellt.

9 nicht schienengebundener ÖPNV (fehlt unter Ziffer 5):

- a) Die Zugänglichkeit für den nicht schienengebundenen ÖPNV zum Verknüpfungspunkt am Ostbahnhof ist in Ihrer Funktion nicht ausgeführt und nicht dargestellt.
- b) Die Auswirkungen auf den nicht schienengebundenen ÖPNV aus Richtung Südosten (Wegfall der Einfädelung der Schnellbusspur) sind im B-Plan in Ihrer

Auswirkung nicht berücksichtigt. (siehe hierzu diese Stellungnahme des BUND Randnummer 3.1)

10 Ziffer Erdmassenbewegungen – Flächen für Aufschüttungen (Ziffer 5-2)

Aufschüttungen sind aus naturschutzfachlicher Sicht in keiner Weise zulässig und akzeptabel falls hierdurch Bereiche in ihrer Wertigkeit degradiert werden ohne von der eigentlichen Trasse betroffen zusein. Eine Geländemodellierung muss dann als flächenhafte (illegale) Entsorgung verstanden werden. Dies betrifft insbesondere die Festsetzungen Ziffer 4.2 (Erhöhung der Kleingartenanlage bis 3 Meter), Ziffer 4.3 (Erhöhung im Bereich Karlishof bis zu 3 Meter) und Ziffer 4.5 (Liegewiese bis zu 1,5 Meter Erhöhung). Bei letzterer ist im übrigen anscheinend nicht nur die Liegewiese betroffen sondern scheinbar auch die benachbarte Brachfläche, direkt angrenzend an den nordöstlich liegenden Maschenteich. Diese Fläche ist eine wichtige Abstandsfläche zu der Flora und Fauna, die sich zwischenzeitlich im Teich eingestellt hat. Weitere Auffüllflächen im Norden am Tunnelausgang sind in Ihrer zulässigen Höhe nicht dargestellt und somit nicht ausreichend eindeutig gefasst. Auch für diese Flächen gilt, dass die Degradation (allein ca. 60 Altbäume und unzählige Sträucher müssen der Auffüllung / Entsorgung von Erdaushub weichen) nicht akzeptabel ist.

11 Gewerbegebiet am Nördliche Tunnelportal der NOU

Die Ausweisung des Gewerbegebietes ergibt sich in keiner Art und Weise aus Ziffer 1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung und stellt ein deutlich eigenständiges Entwicklungsziel dar, dass derzeit in keiner Weise ausreichend begründet ist. Aus der Sicht des BUND sprechen eine Vielzahl von Gründen gegen diese Maßnahme, da hierdurch zusätzliche Flächen versiegelt werden ohne dass hierfür tatsächlicher Bedarf bestünde. Bekanntermaßen sind in der Weststadt Darmstadt (beginnend westlich des Kasino-Rings) ausreichend Flächen für gewerbliche Nutzungen bereits ausgewiesen ohne dass es derzeit zu Versorgungsengpässen kommt. Die Degradierung und Versiegelung dieser wertvollen Flächen mit typischen Vorkommen von Igel, Buntspecht und anderen geschützten Arten zu einem Gewerbegebiet wird vom BUND entschieden abgelehnt, eine qualifizierte Begründung zur Einrichtung / Notwendigkeit des Gewerbegebietes wird im vorhandenen B-Plan-Entwurf nicht geliefert.

12 Anschluss Schreiberweg – Marburgerstraße an die MLK-Ring / NOU

Der Anschluss Schreiberweg – Marburgerstraße an die MLK-Ring / NOU ergibt sich in keiner Art und Weise aus Ziffer 1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung und stellt ein deutlich eigenständiges Entwicklungsziel dar, dass derzeit in keiner Weise ausreichend begründet ist. Aus der Sicht des BUND sprechen eine Reihe von Gründen gegen diese Maßnahme, da hierdurch die Verkehrsabwicklung im Kreuzungsbereich unnötig kompliziert wird und zusätzliche Flächenversiegelung erforderlich werden. Zudem werden die unmittelbar angrenzend Behindertenwerkstätten aus eine Lage am Ende einer Sackgasse in eine stark exponierte Verkehrslage katapultiert, die die eigenständige Beweglichkeit der dort tätigen Behinderten ggf. gefährden kann.

V. TEIL B UMWELTBERICHT

13 zu Ziffer B 1.4 und B1.4.1

Die Anmerkungen zu Trassenfindung unter Randnummer 2 dieser Stellungnahme gelten in gleicher Form in Bezug auf den Umweltbericht. Demnach ist der BUND bisher an keiner UVP im Rahmen eines Linienbestimmungsverfahrens beteiligt worden.

14 zu Ziffer B 1.6

Der Anteil der Flächen für die Deponierung eines Teils des Aushubs sind mit rund 5,16 ha angegeben. Angesichts eines Gesamtbedarfes für die Maßnahme von 13,57 ha ist das mehr als ein Drittel der Flächen, die überplant und zum überwiegenden Teil beeinträchtigt werden. Teilweise sind davon auch wertvolle Biotopflächen mit Alt(baum)beständen betroffen, die in der Form nicht ersetzbar sind. Vor dem Hintergrund des nicht erreichten Ausgleiches im Geltungsbereich des B-Planes ist diese Vorgehensweise nicht akzeptabel.

Forderung des BUND:

Reduzierung der Flächen für die Deponierung eines Teil des Aushubes unter Berücksichtigung der Wertigkeit der Biotope mit dem Ziel, einen Ausgleich im Geltungsbereich des B-Planes zu erreichen.

15 zu Ziffer B 1.7

„Vorrangiges Ziel des B-Planes ist die Minderung der (LKW-) Verkehrsbelastung innerstädtischer Straßen und damit auch eine Entlastung der Anwohner durch eine Reduzierung der Verkehrs(lärm)immissionen.“

Der BUND stellt fest:

Entsprechend der Randnummer 4 dieser Stellungnahme sind die bisher vorgelegten Unterlagen nicht geeignet darzulegen, ob das o.g. vorrangige Ziel erreicht werden kann. Insofern steht eine stichhaltige Planbegründung, die den wesentlichen Eingriff (der zudem noch in erheblichem Maße nicht ausgeglichen wird) noch aus.

16 zu Ziffer B 2

Die Bestandbeschreibung erfolgt „basierend auf der UVS, den aktuellen Erhebungen und den einzelnen Fachgutachten..“

Der BUND stellt fest:

Entsprechend dem Literatur und Quellenverzeichnis sind demnach naturschutzfachlich ausschließlich die UVS aus dem Jahre 1990 (mit Datenbestand 1989 und älter) sowie das Fledermausgutachten aus dem Jahr 1995 zu Rate gezogen worden. Damit wird der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung der Flächen (die Gutachten sind somit mindestens 10 Jahre alt, zum Teil sind inzwischen seit den Erhebungen mehr als 18 (!) Jahre vergangen) in keiner Weise genüge getan.

Den bereits im Scoping-Termin erwähnten Punkten

- Fledermausbeobachtungen im Bereich der Oetinger Villa,
- Baumbestand und zugehörige Flora / Fauna Karlshof / Oetinger Villa / Molkebach,
- Flora / Fauna im Bahnböschungsbewuchs,
- Flora / Fauna in Feuchtgebiete Bürgerpark sowie
- Allee Spessartring (südlich Dieburger Straße)
- Altbestände und Verbuschungsbereiche am Nordende der NOU

wurde somit nicht mit der entsprechenden Sorgfalt nachgegangen.

Forderung des BUND:

Aufgrund der wichtigen Wirkungen der o.g. Biotope als Trittsteinbiotope mit entsprechender Rückzugs- und Vernetzungsfunktion sind qualifizierte, ausgewählte faunistische Untersuchungen (z.B. ornithologische Bestandserhebung, Erhebung der

Säugetiere (und Untersuchungen auf Reptilien) durchzuführen. Bereits ohne qualifizierte Erhebung konnten im Gebiet ohne weiteres: Maulwurf, Iltis, Igel, Grünspecht, Turmfalke und Graureiher ausgemacht werden, sodass auch von stärker gefährdeten Arten ausgegangen werden kann.

Auf der Grundlage dieser Untersuchungen sind vor allem die nicht unmittelbar für das Bauwerk selbst erforderlichen Eingriffe zu minimieren (vor allem hinsichtlich der Deponierungsflächen von Bodenaushub sowie die Festsetzung des (völlig überflüssigen) Gewerbegebietes.). Weiterhin sollte auf dieser Basis ein Konzept für eine möglichst kurzfristige Wiederherstellung der Trittsteinbiotope mit ihren Rückzugs- und Vernetzungsfunktionen erstellt werden.

17 zu Ziffer B 2.3.4 und B.3.4 „Schutzgut Boden“

Angesichts der Tatsache dass ein vollständiger Ausgleich im Gebiet nicht möglich ist, muss auf die Ausweisung des Gewerbegebietes verzichtet werden, da eine stichhaltige Begründung für die Ausweisung des Gewerbegebietes (und den damit verbundenen Eingriff) vollständig fehlt.

Weiterhin sind die Deponierungsflächen für Bodenaushub entsprechend zu reduzieren, da hiermit der fortschreitenden Degradierung der Böden ohne stichhaltigen Grund Voranschub geleistet wird. Die völlig untaugliche Qualität der aufgebrachten Böden (in Darmstadt möglicherweise / gerne auch noch mit „Orgabo“ vermischt, lässt sich im Bereich der Straßenbahntrasse westlich der Eissporthalle bereits besichtigen.

Weiterhin stehen zwei nicht mehr benötigte Fahrspuren der Arheilger Straße für den Rückbau zur Verfügung, die nur äußerst sporadisch zu Parkzwecken benutzt werden.

Vor dem Hintergrund der genannten Argument ist das ausgewiesene Ausgleichsdefizit nicht akzeptabel.

18 zu Ziffer B 2.3.5 und B.3.5 „Schutzgut Wasser“

a) Molkebach

Unabhängig von den Festlegungen im B-Plan halten wir ein eigenständiges Wasserrechtliches Genehmigungsverfahren für die Maßnahmen am Molkebach für erforderlich.

Grundsätzlich sind auch am Molkebach Freilegungen – wie am Darmbach und Meiereibach – nicht ausgeschlossen und sollten durch die Maßnahme nicht grundsätzlich verhindert werden.

In einem solchen Wasserrechtlichen Verfahren wäre auch zu prüfen inwiefern eine mögliche Renaturierung als Pflichtaufgabe nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie zu werten ist oder als Ausgleichsmaßnahme bewertet werden kann.

b) Grundwasser

Die Aussagen zur Beeinträchtigung des Grundwassers sind für eine Beurteilung nicht ausreichend. Vor diesem Hintergrund fordert der BUND vorsorglich ein qualifiziertes Grundwasser-Monitoring mit den folgenden Zielen:

- Einrichtung des Monitoring Netzes vor Beginn der Baumaßnahme um den Ausgangszustand aufzunehmen (Beweissicherung)
- Festlegung von Eingriffswerten und entsprechenden Maßnahmen zum Schutz
 - a) der Vegetation
 - b) der Grundwasserqualität (Vermeidung von Verschleppung von

- Grundwasserverunreinigung aus dem Bereich der Tongruben) und
c) des benachbarten Teiche.

19 zu Ziffer B 2.3.6 und B.3.6 „Schutzgut Klima Luft“

angesichts der fehlenden vollständigen Kompensation der Einwirkungen ist die Ausweisung des Gewerbegebietes zu überdenken.

20 zu Ziffer B 4 „Ausgleich ...“

„Zum vollständigen Ausgleich der Eingriffe fehlen im Geltungsbereich geeignete Flächen“

Forderung des BUND:

Grundsätzlich ist ein räumlich naher Ausgleich erforderlich, da bereits zu viele Eingriffe ohne räumlichen nahen Ausgleich erfolgen und allein auf den juristischen Begriff der Ersatzmaßnahme verwiesen wird. Insgesamt ergibt sich ein erhebliches Potential die Ausgleichsbilanz im Geltungsbereich zu verbessern indem:

- auf das (nicht ausreichend begründete) Gewerbegebiet verzichtet wird
- die Deponierungsflächen und reduziert werden
- der Flächenverbrauch / Biotopverbrauch im Bereich des Anschlusses an den Martin-Luther- King Ring optimiert wird auch unter dem Gesichtspunkt der Werthaltigkeit der Flächen.

21 zu Ziffer B 5.2 „Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind“

Der BUND stellt fest:

Die aufgeführten fehlenden Unterlagen und Informationen sind wesentlich und von Belang. Weitere wesentliche Defizite des Umweltberichtes sind unter Randnummer 16 dieser Stellungnahme aufgeführt.

Forderung des BUND:

Aufgrund der festgestellten Defiziten des Umweltberichtes ist dieser derzeit nicht geeignet im Rahmen der Darlegung und Ziele abschließend bewertet zu werden. Der BUND hält daher eine vollständige Neuvorlage mit entsprechender Möglichkeit zur Stellungnahme für erforderlich.

22 zu „beigefügte Pläne“

Die Legenden der Landschaftspläne sind derart klein geraten, dass sie nur noch mit der Lupe zu entziffern sind. Das ist im Rahmen einer Offenlegung nicht zumutbar.

Forderung des BUND:

Im Rahmen der erneuten Vorlage (siehe Randziffer 21 dieser Stellungnahme) sollen die Pläne in einer lesbaren Ausführung bereitgestellt werden.