



BUND Ortsverband Darmstadt • Am Karlshof 8, 64287 Darmstadt

Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt
Stadtplanungsamt
Technisches Rathaus
Bessunger Straße 125

64295 Darmstadt

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

anerkannter Naturschutzverband
Absender dieses Schreibens ist
Ortsverband Darmstadt

Hanna Wittstadt
Am Karlshof 8
64287 Darmstadt
Fon 06151 9676559
eMail bund.darmstadt@bund.net

Darmstadt, 10. April 2006

Bebauungsplan N 59 – Nordostumgehung Darmstadt

hier: Stellungnahme zum Entwurf in der Fassung vom 22. Dezember 2005, versand von der Wissenschaftsstadt Darmstadt an die TöB mit Schreiben vom 10. März 2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Wir können der Planung in der vorliegenden Form nicht zustimmen, da unseres Erachtens die folgenden Gründe dagegen sprechen:

- Die Unterlagen sind nicht vollständig bzw. zum Teil veraltet und somit fehlen wichtige Beurteilungskriterien.
- Eine Umfassende Umweltverträglichkeitsanalyse des generellen Verkehrskonzepts in Raum Südhessen entsprechend der Strategic Environmental Assessment Directive 2001/41/EC fehlt. In diesem Rahmen wären die Umweltauswirkungen unterschiedlicher Strategien zur Befriedigung und Steuerung der Mobilität, der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie mögliche Alternativen im Verkehrsmix zwischen ÖPNV und MIV zu untersuchen. Ein wahrscheinliches Ergebnis einer solchen Untersuchung wäre nach Auffassung des BUND, dass zusätzliche Straßenkapazitäten in jedem Fall auch wieder zusätzlichen Verkehr produzieren, da kurze Reisezeiten die Anzahl der zurückgelegten km erhöhen. Aus diesem Grund stellt sich der BUND zwar nicht grundsätzlich gegen Ortsumgehungen, diese müssen aber nach Auffassung des BUND so gestaltet werden, dass keine zusätzlichen Verkehrskapazitäten entstehen. Nur dann lässt sich eine Zunahme des MIV und des LKW Verkehrs auch verhindern. Die Hoffnungen auf staufreie Straßen mit freier Fahrt für freie Bürger haben sich als Schimäre mit gravierenden Umweltfolgen erwiesen. Aus diesem Grund fordert der BUND unter Randziffer 6. dieser Stellungnahme zusätzliche Festsetzungen im B-Plan um zu vermeiden, dass zusätzliche Verkehrskapazitäten wieder zusätzlichen Verkehr entstehen lassen.
- Die Erreichung der selbst gestellten Ziele ist derzeit völlig offen (unbestimmt) und somit die (konkrete) Planrechtfertigung aus Sicht des BUND nicht mehr gegeben, die den wesentlichen Eingriff in Natur und Landschaft rechtfertigen könnte. Wesentliche Ziele des Entwurfes zum B-Plan N 59 (z.B. verkehrliche Entlastung der Innenstadt mit Landgraf Georg Straße, City Ring, Bleichstraße) sind nur mit zusätzlichen Maßnahmen / Festsetzungen zu erreichen die entweder

außerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes liegen oder zumindest bisher nicht im Rahmen der zugehörigen Festsetzungen klargestellt wurden. Im Bebauungsplan sind (außer den Festlegungen für neue Verkehrsflächen) keine verkehrslenkende Maßnahmen außerhalb des viel zu eng gefassten Geltungsbereich der B-Planes festgesetzt, die das Ziel Entlastungswirkung sicherstellen können. Andere Planungen der Stadt können die Festsetzungen im Bebauungsplan nicht ersetzen, insbesondere da bisher keine Querverweise auf einschlägige Satzungsbeschlüsse der Stadt im vorliegenden B-Planentwurf N59 erfolgen.

Verfahrenstechnische Begründungen, dass diese notwendigen Festsetzungen im Rahmen des B-Planes N 59 nicht möglich seien, werden vom BUND zurückgewiesen, da der BUND bereits im Rahmen des Scoping Termins darauf hingewiesen hat, dass für eine solche Maßnahme wie die Nordostumgehung unmöglich im Rahmen eines B-Planes Planungsrecht geschaffen werden kann, sondern dass aufgrund der vielfältigen vernetzten Bezüge im engeren und weiteren Umfeld (Verkehrsnetz bis nach Aschaffenburg und Frankfurter Kreuz) nur ein Planfeststellungsverfahren für eine solche Maßnahme Planungsrecht schaffen kann, da im Planfeststellungsverfahren wesentlich weitergehende Möglichkeiten der Festsetzungen außerhalb der eng gesetzten Grenzen eines B-Planes möglich sind. Insofern hätte die Stadt bzw. das Hessische Landesamt für Straßenbau als Planungsträger ohne weiteres die Möglichkeit gehabt ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen in dem die erforderlichen Festsetzungen zur sicheren Zielerreichung möglich gewesen wären.

Um die Möglichkeiten der Zielerreichung wahrscheinlicher zu machen, schlägt der BUND unter Randziffer 6 bestimmte textliche Festsetzungen vor.

Im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung zu den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen.

Sobald weitere Gutachten etc. vorliegen (So wurde z.B. ein ausstehendes Gutachten zur Wirkung der Seveso II Richtlinie im Rahmen des Erläuterungstermines für die TöB am 16.3. 2006 erwähnt, weiterhin ist im Entwurf eine detaillierte Betrachtung der Situation zum ÖPNV im Vorfeld des Ostbahnhofes angekündigt, darüber hinaus sind offensichtlich noch Nachbesserungen im Bereich der Schall- und Schadstoffemissionsberechnungen erforderlich), bitten wir erneut beteiligt zu werden, um hierzu Stellung zu nehmen. Soweit der Umfang dieser Unterlagen eine relevante Größenordnung erreicht gehen wir davon aus, dass es zu einer erneuten, vollständigen Auslegung kommen muss.

Unsere Stellungnahme ist daher nicht als abschließend anzusehen.

Mit freundlichen Grüßen

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

Dr.-Ing. Georg Mehlhart

Stellvertretender Vorsitzender des Ortsverbandes Darmstadt

Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplanes N 59 „Nordost-Umgehung“ - Fassung vom 22 Dezember 2005 im Rahmen

I. VERFAHRENSFRAGEN:

1. Klassifizierung des Neubaus und der vorhandenen Straßen

Aus den vorgelegten Unterlagen geht

- a) die künftige Klassifizierung der Nordostumgehung sowie
- b) des bisherigen Verlaufes der B26 über Landgraf Georg Straße, City Ring, Bleichstraße und Rheinstraße nicht eindeutig hervor.

Laut Titel des B-Planes handelt es sich um eine „Nordost-Umgehung“. Eine Umgehung ist aber nur dann eine Umgehung, wenn künftig die Bundesstraße nicht mehr den bisherigen Verlauf (Landgraf Georg Straße, City Ring, Bleichstraße und Rheinstraße) nimmt sondern in Zukunft die Trasse der NOU für die Bundesstraße genutzt wird. (Mögliche Führung z.B. Ostbahnhof – NOU – Martin Luther King Ring – Frankfurter Straße – Cassino Ring – Rheinstraße.)

Forderung des BUND:

In die textlichen Festsetzungen des B-Planes ist folgender Absatz aufzunehmen:

Mit Fertigstellung der NOU wird die bisherige Stadtdurchfahrt der B26 (alt) Ostbahnhof - Rheinstraße (... genaue Bezeichnung der Straßenabschnitte ...) wird aus der Klassifizierung als Bundesstrasse herausgenommen. Die B26 (neu) führt über die Trasse der NOU wie folgt (... genaue Bezeichnung der Straßenabschnitte ...).

Begründung:

Nur wenn die B 26 (alt) nicht mehr als Bundesstraße gewidmet ist gewinnt die Stadt die vollständige Planungshoheit für diesen Straßenzug zurück und kann auch nur dann entsprechende Rückbaumaßnahmen ohne zwingende Zustimmung der ASV durchführen. Zusätzliche Lasten für die Stadt entstehen hieraus nicht, da sie bei mehr als 80.000 Einwohnern ohnehin die Baulast auch für Bundesstraßen in Ihrem Stadtgebiet trägt.

2. UVP nach § 15 für Trassenfindung nach § 16 FStrG

In der Stellungnahme der Stadt Darmstadt vom 28.02.2006 zu den Anmerkungen des BUND im Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung führt die Stadt Darmstadt aus, dass sie eine UVP nach § 15 UVPG für den Neubau einer Ortsumgehung für rechtlich nicht vorgeschrieben erachtet.

Entgegen der dargestellten Auffassung der Stadt Darmstadt vertritt der BUND die Auffassung, dass durch die Formulierung in § 16 (1) „...Dies gilt nicht für den Neubau von Ortsumgehungen...“ nicht ohne weiteres geschlussfolgert werden kann, dass für Ortsumgehungen kein Linienbestimmungsverfahren notwendig sei, viel mehr kann diese Formulierung dahingehend interpretiert werden, dass für „Planung und Linienführung“ (sic) von Ortsumgehungen (Neubau) nicht das BMV die bestimmende Behörde ist. Wenn der Interpretation der Stadt Darmstadt gefolgt würde, dann wäre nicht nur kein Linienbestimmungsverfahren sondern auch keine Planung (!) für Ortsumgehungen erforderlich.

Des weiteren erlauben wir uns zu bemerken, dass die in der Stellungnahme der Stadt Darmstadt vom 28.2.2006 aufgeführten Gerichtsurteile sämtlich vor Inkrafttreten des

UVPG als auch der EIA Directive 97/11/EC (in den Jahren 1996 und 1997 beim BVerwG im Rahmen langdauernder Verfahren und auf der Basis des Rechtsregimes der 80er Jahre) gefällt wurden und somit für das laufende Verfahren keine Relevanz besitzen.

Schon gar nicht können Äußerungen einzelner Mitglieder des BUND in Gremien in denen sie nicht einmal in Ihrer Eigenschaft als BUND Mitglieder tätig sind die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen einer UVP für ein Trassenfindungsverfahren ersetzen wie es die Stellungnahme der Stadt suggeriert. Selbst wenn man dies als ordnungsgemäße Beteiligung zugrundelegen würde, fehlt für eine UVP in jedem Fall der abschließende (Feststellungs-) Beschluss der aus UVS und Beteiligung zu dem Verwaltungsakt UVP führt.

Weiterhin macht die Stadt Darmstadt in Ihrer Stellungnahmen vom 28.02.2006 geltend, dass die im Jahr 1991 durchgeführte UVS „alle Vorgaben des Merkblattes zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (MVUS) des BM erfüllt.“ Dies ist insofern erstaunlich, da die MUVS im Jahre 2001 völlig neu gefasst wurde. Inwiefern die im vorliegenden B-Plan zitierte UVS (IGS 1991) 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.

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 UVP-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 1991) vorliegt. Ein Abwägungsprozess durch die zuständige Behörde 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 1991) 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. Anschlussstrecken im Südosten

Entsprechend B-Plan N59 geht die Stadt Darmstadt davon aus, dass die vierstreifig vorgesehene Anschlussstrecke bis zur bestehenden vierstreifigen B26 unstreitig rechtsgültig Planfestgestellt ist. Nach unseren Informationen gab es offenbar aber auch im Verlauf der 80er Jahre ein Deckblattverfahren zu diesem Abschnitt, der diese behauptete Baurecht u.E. in Frage stellt. Insofern wäre es erforderlich den Geltungsbereich des B-Plan N59 bis an die Anschlussstelle B26 (vierstreifiger Bestand) zu erweitern.

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. In diesem Zusammenhang ist auch den kreuzungsfreien Ausbaus der Kreuzung (zusätzliches Ohr Heinrichstraße) Heinrichstraße / B26 zu verzichten.

Begründung:

a) Nur durch die Pfortner-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) Nur durch die Pfortnerampelsituation kann der ungehinderte Zufluss zu Heinrichstraße kontrolliert werden. Eine kreuzungsfreie Situation wäre für die Verkehrsbelastung der Heinrichstraße kontraproduktiv.

c) Ein Vergleich der derzeitigen Berechnungen zu den Verkehrsströmen für den Prognosezeitpunkt mit und ohne NOU zeigen einen zusätzlichen Verkehr auf der B26 auf der Strecke Kreuzung Heinrichstraße bis Ostbahnhof von etwa 15.000 Fahrzeugen pro Tag. Weiterhin wird demnach auch mit NOU keine relevante 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 Pfortnerfunktion 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.

4. **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)**

5. **Belastbarkeit der Prognosemodelle und Berechnungen zur Be- und Entlastungswirkung**

5.1 Die vorliegenden Verkehrsprognosen sind offenbar nicht mit den derzeitigen Verkehrsbelastungen (und der durchgeführten Modelleichung) in Einklang zu bringen. Eine Verkehrszählung in der Hängelstraße im Zusammenhang mit der Erstellung der Maßnahmenpläne zur Reduzierung des Feinstaubes erbrachte im Jahr 2004 eine wesentlich höhere Verkehrsbelastung als für den Ist-Zustand (2001) im B-Planentwurf ausgewiesen. Diese Differenz ist erheblich und stellt die Zuverlässigkeit des Prognoseinstrumentes ernsthaft in Frage.

Der BUND fordert daher:

Einen Abgleich der Modellberechnungen mit aktuellen Verkehrszählungen.

Begründung:

Die Zweifel an der Zuverlässigkeit der vorgelegten Modellberechnungen sind erheblich und für das gesamt Projekt in hohem Maße von Belang. Insbesondere wenn die Verkehrszahlen insgesamt wesentlich zu niedrig angesetzt wurden hat dies auch wesentliche Auswirkungen auf sämtliche Emissionsberechnungen (für Lärm und stoffliche Belastungen) im Verlauf der gesamten Trasse.

5.2 Die Berechnungen zur LKW Anzahl für die schalltechnischen und anderen Emissions-Berechnung der NOU Umgehung gehen offenbar davon aus, dass sich die Verkehrsströme bzgl. des Verhältnisses PKW / LKW auf der Trasse der NOU und Landgraf Georg Straße nicht unterscheiden. Diese Voraussetzung widerspricht aber der wiederholt erklärten Absicht der Stadt Darmstadt für den Fall der Umsetzung der NOU die Landgraf Georg Straße, den City Ring und die Heinrichstraße für den LKW Durchgangsverkehr zu sperren. Somit sollte es zu einer überproportionalen Verlagerung des LKW Verkehrs auf die NOU kommen. Mit anderen Worten: Wenn das Verhältnis in der Heinrichstraße und Landgraf Georg Straße an LKW / KfZ sagen wir um 30% geringer ist als die Durchschnittsannahmen, dann müssten diese LKW eben entsprechend auf der NOU angenommen werden. Da derartige Überlegungen nicht in die Prognose des LKW Verkehrs auf der NOU eingeflossen sind, ist davon auszugehen, dass der LKW-Anteil tendenziell zu niedrig angesetzt wurde, was im Verlauf zu falschen Annahmen für die Lärm- und Emissionsprognosen (nach dem Abzweig Landgraf Georg Straße) führen muss.

Der BUND fordert daher:

Eine Überarbeitung der Emissionsberechnungen für den Trassenverlauf ab Ostbahnhof, bei dem die überproportionale Belastung der NOU mit LKW (im Vergleich zur Landgraf Georg Straße) Berücksichtigung findet.

Begründung:

Wenn die LKW Zahlen zu niedrig angesetzt sind hat dies auch wesentliche Auswirkungen auf die Emissionsberechnungen (für Lärm und stoffliche Belastungen) im Verlauf der Trasse ab dem Ostbahnhof.

5.3 Im Rahmen der Berechnungen für den Verkehrsentwicklungsplan wurden verschiedene Szenarien für die verkehrliche Entwicklung in Darmstadt entwickelt. Entsprechend der im Verkehrsforum vorgelegten Berechnungen wurden durch das Szenario 2 auch ohne NOU (hierzu wurden auf Drängen verschiedener Teilnehmer auch Berechnungen ohne NOU durchgeführt bzw. lassen sich aus Differenzrechnungen rückermitteln), wesentlich weitergehende Reduzierungen der Verkehrsbelastungen in der Innenstadt erreicht als durch die NOU. Es stellt sich insofern die Frage ob die Umsetzung der Maßnahmen entsprechend Szenario 2 nicht generell effizienter und zielführender ist als die Umsetzung der NOU.

Der BUND fordert daher:

Eine Gegenüberstellung der Kosten-Nutzen-Rechnungen für die NOU und für die Maßnahmen entsprechend Szenario 2 des Verkehrsentwicklungsplanes. Die Betrachtung des Nutzens ist einerseits auf die Stadt Darmstadt zu beschränken, in einer weiteren KNR kann ein weiterer Betrachtungsraum gewählt werden.

Begründung:

Soweit Szenario 2 eine bessere Kosteneffizienz aufweist als die NOU ist Szenario 2 vorrangig umzusetzen. Dies betrifft vor allem die erheblichen Mittel die die Stadt Darmstadt zu Kompensation von negativen Auswirkungen des sogenannten „Amtsentwurfes“ bereit ist auszugeben. Eine solche Betrachtung kann auch dazu dienen den Kostenschlüssel zwischen Stadt und ASV für die Maßnahme qualifizierter zu diskutieren.

6. Entlastung der innerstädtischen Straßen, planungsrechtliche Absicherung der Rückbaumaßnahmen bzw. Sperrungen / Nachtfahrverbote Abbiegeverbote etc.

Entsprechend Ziffer 1.1 der vorliegenden Begründung zum B-Planentwurf N59 sind sie folgenden Ziele definiert:

„Vorrangiges Ziel ist die Entlastung des Innerstädtischen Straßennetzes zur Verminderung der dortigen (Immissions-)Belastungen. Mit der Nordostumgehung als Ausweichstrecke können später weitere Maßnahmen zur Sicherung der Entlastungswirkung und zur funktionsgerechten Umgestaltung des Straßenraumes, wie sie im VEP angedacht sind, geplant werden.“

Weder gibt es für diese „funktionsgerechte Umgestaltung“ bisher irgendeine Form von Baurecht noch werden im B-Plan hierzu irgendwelche Festsetzung getroffen. Vielmehr wird in der Begründung zum B-Plan unter Ziffer 1.4.2 die Sorge dargelegt, dass „...die frei werdenden Straßenkapazitäten durch neu entstehenden Verkehr wieder belegt werden.“

6.1 Rhönring - Spessartring

Gleichwohl wird in der Berechnung „Prognose Planfall 2015 mit Nordostumgehung“ die Stadtverträgliche Umgestaltung Spessartring – Rhönring als Randbedingung für die Prognoserechnung aufgeführt (Seite 4, der Begründung). Tatsächlich können mit diesen Umgestaltungen im Bereich Spessartring – Rhönring wesentliche Entlastungen erreicht werden wie in Abb. 1-2 auf Seite 6 der Begründung dargestellt. Wesentlich ist aber, dass diese Entlastung nicht durch den Bau der Nordostumgehung selbst erreicht wird sondern erst aufgrund der „Stadtverträglichen Umgestaltung“ im Bereich Rhönring-Spessartring, die aber gar nicht Gegenstand des B-Planes sind. Somit kann diese Entlastung auch nicht als Planrechtfertigung für dem B-Plan N59 zugrundegelegt werden.

Das Regierungspräsidium hat in der Sitzung der TöB 16.3.2006 angeregt textliche Festsetzungen hinsichtlich der „ergänzenden und flankierenden Maßnahmen im Straßennetz“ auf der Grundlage von § 9 (2) BauGB stärker zu nutzen, um so das Manko des B-Planverfahrens im Vergleich zum Planfeststellungsverfahren zumindest teilweise zu heilen. Wie vom RP dargelegt sind solche textlichen Festlegungen in jedem Fall verbindlicher. Sie können im Zweifelsfall die Planrechtfertigung herstellen wogegen unverbindliche Möglichkeiten, die in der Begründung zum B-Plan aufgeführt sind nicht zwingend zu einer Planrechtfertigung führen müssen. Interessant wäre in diesem Zusammenhang einerseits eine Berechnung der Wirkung der Restriktionen in Rhön- und Spessartring ohne NOU und andererseits die Festlegung konkreter Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit von Rhön- und Spessartring z.B. wechselseitig einseitiges Parken mit entsprechender Fahrbahnverschwenkung und Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes im Rahmen des vorliegenden B-Plan-Entwurfes. Dies würde eine Erweiterung des Geltungsbereiches des B-Planes voraussetzen. Angesichts der Zurückhaltung der Stadt in dieser Hinsicht schlagen wir alternativ die folgende Vorgehensweise vor:

Der BUND fordert daher:

Textliche Festsetzung entsprechend § 9 (2) BauGB wonach die Festsetzungen der Verkehrsflächen im B-Plan B 59 derart konditioniert werden, dass diese nur dann Gültigkeit erlangen, wenn entsprechende Aufstellungsbeschlüsse / Planungsaufträge

für die stadtverträgliche Umgestaltungen der Straßen Rhönring und Spessartring erteilt wurden und entsprechende Finanzierungsbeschlüsse zu deren Umsetzung in die mittelfristige Haushaltsplanung aufgenommen wurden.

Begründung:

Diese Konditionierung ist angemessen, da nur durch die o.g. flankierenden Maßnahmen auch tatsächlich die in der Planrechtfertigung dargelegten Entlastungseffekte eintreten. Eventuell hierdurch zu besorgende Verzögerungen sind nicht zu erwarten, da die entsprechenden Beschlüsse der Stadtverordneten-Versammlung und des Magistrates der Stadt Darmstadt parallel zur technischen Planung der NOU und deren Genehmigung erfolgen kann. Rechtliche Risiken aus einer solchen Festsetzung erwachsen keine, da bei einer möglichen Klage gegen diese Festsetzung (von wem?) und einer Bestätigung der Klage durch die zuständigen Gerichte, der Rechtszustand auf den derzeitigen Entwurf zurückfallen würde, in dem keine Festsetzungen sondern lediglich Aussagen in der Begründung getroffen werden.

6.2 Landgraf-Georg Straße

In der Begründung zum B-Plan werden neben Spessart – Rhönring der Bereich Landgraf Georg-Straße (auf Höhe des Elisabethenhospitals) als besonders schutzbedürftige Bereiche gegen negative Auswirkungen des Straßenverkehrs benannt. Aus den der B-Plan Begründung beigefügten Verkehrsprognosen geht jedoch hervor, dass in diesem Bereich lediglich eine Reduzierung von 24.600 Kfz pro Tag (2001) auf 22.700 Kfz pro Tag (2015 mit NOU) erreicht werden kann. Das entspräche lediglich einer Reduzierung um 7,7% wobei aus den Unterlagen nicht hervorgeht ob diese KfZ Reduzierung LKW und PKW gleichermaßen betrifft. Diese nur geringe Reduzierung ist insofern nicht verwunderlich, da in der Verkehrsprognose keinerlei „stadtverträgliche Umplanung“ mit entsprechender Reduzierung der Verkehrsleistung zugrundegelegt wurde. Um der in der B-Planbegründung festgestellten Schutzbedürftigkeit Rechnung zu tragen, sind in diesem Bereich stadtgestalterische Umplanung vorzunehmen, die eine dauerhafte Reduzierung der Emissionen in diesem Bereich sicherstellt, ohne dass es zu dem im B-Plan befürchteten Auffüllen der freigewordenen Verkehrskapazitäten kommt.

Forderungen des BUND:

Textliche Festsetzung entsprechend § 9 (2) BauGB wonach die Festsetzungen der Verkehrsflächen im B-Plan B 59 derart konditioniert werden, dass diese nur dann Gültigkeit erlangen, wenn entsprechende Aufstellungsbeschlüsse / Planungsaufträge für die stadtverträgliche Umgestaltungen der Landgraf Georg Straße erteilt wurden sowie entsprechende Finanzierungsbeschlüsse zu deren Umsetzung in die mittelfristige Haushaltsplanung aufgenommen wurden.

Begründung:

Diese Konditionierung ist angemessen, da nur durch die o.g. flankierenden Maßnahmen auch tatsächlich der in der Planrechtfertigung dargelegten besonderen Schutzbedürftigkeit nachgekommen werden kann. Eventuell hierdurch zu besorgende Verzögerungen sind nicht zu erwarten, da die entsprechenden Beschlüsse der Stadtverordneten-Versammlung und des Magistrates der Stadt Darmstadt parallel zur technischen Planung der NOU und deren Genehmigung erfolgen kann. Rechtliche Risiken aus einer solchen Festsetzung erwachsen keine, da bei einer möglichen Klage gegen diese Festsetzung (von wem?) und einer Bestätigung der Klage durch die zuständigen Gerichte, der Rechtszustand auf den derzeitigen Entwurf zurückfallen

würde, in dem keine Festsetzungen sondern lediglich Aussagen in der Begründung getroffen werden.

6.3 City-Ring, Heinrichstraße, B26 (alt)

Ganz generell wurde in den letzten Jahren und Jahrzehnten in der Öffentlichkeit der Stadt Darmstadt der Eindruck erweckt, das alle Verkehrsprobleme in der Innenstadt durch den Bau der NOU sich wie von selbst auflösen würden. Vor allem die Innenstadtgestaltung ist durch den City-Ring derzeit stark eingeschränkt und soll mit der NOU ganz neue Möglichkeiten erfahren. Aber auch die Anwohner in der Heinrichstraße, Bleichstraße und im Verlauf des City Ringes erwarten von der NOU eine spürbare Verringerung der derzeitigen Verkehrsbelastung. Diese Effekte werden sich aber nach der vorliegenden Planung nicht einstellen und sind in der vorliegenden Planbegründung auch schon erst gar nicht mehr aufgeführt. Es wird vielmehr sogar von einer leichten Zunahme der KfZ pro Tag in der Heinrichstraße ausgegangen, und die Entlastung auf dem City-Ring ist gegenüber dem heutigen Zustand marginal. Auch ein Vergleich der Prognoserechnungen für 2015 mit und ohne NOU kommt zu demselben Ergebnis.

Falls somit die Ziele einer nachhaltigen Entlastung der Innenstadt und der Heinrichstraße inzwischen im Rahmen des Planungsverfahrens aufgegeben worden sind, so stellt sich die Frage, inwiefern überhaupt noch die gesamte Maßnahme gerechtfertigt ist. Aus Sicht des BUND reicht jedenfalls die Entlastung im Bereich des Rhörrings (ohne diese gering zu schätzen) nicht aus um den erheblichen Eingriff in Natur- und Landschaft zu rechtfertigen. Weiterhin stellt sich die Frage ob die gesamte Maßnahme in ihrem Kosten Nutzen Effekt in der Zwischenzeit überhaupt noch förderungswürdig im Sinne des Bundesverkehrswegeplanes ist.

Diese fehlende Reduzierung der Verkehrsbelastung in diesem Bereich ist insofern nicht verwunderlich, da in der Verkehrsprognose keinerlei „stadtverträgliche Umplanung“ mit entsprechender Reduzierung der Verkehrsleistung zugrundegelegt wurde. Um eine Entlastungswirkung wie sie in den Unterlagen zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan aufgeführt waren zu erreichen sind zwingend auch in diesen Bereichen stadtgestalterische Umplanung vorzunehmen die eine dauerhafte Reduzierung der Emissionen in diesem Bereich sicherstellen.

Forderungen des BUND:

Textliche Festsetzung entsprechend § 9 (2) BauGB wonach die Festsetzungen der Verkehrsflächen im B-Plan B 59 derart konditioniert werden, dass diese nur dann Gültigkeit erlangen, wenn entsprechende Aufstellungsbeschlüsse / Planungsaufträge für die stadtverträgliche Umgestaltungen des City Ringes, der Bleichstraße und der Heinrichstraße erteilt wurden sowie entsprechende Finanzierungsbeschlüsse zu deren Umsetzung in die mittelfristige Haushaltsplanung aufgenommen wurden.

Begründung:

Diese Konditionierung ist angemessen, da nur durch die o.g. flankierenden Maßnahmen auch tatsächlich die in der Darlegung zum Bundesverkehrswegeplan prognostizierte Reduzierung der Emissionsbelastungen erreicht werden können. Eventuell hierdurch zu besorgende Verzögerungen sind nicht zu erwarten, da die entsprechenden Beschlüsse der Stadtverordneten-Versammlung und des Magistrates der Stadt Darmstadt parallel zur technischen Planung der NOU und deren Genehmigung erfolgen kann. Rechtliche Risiken aus einer solchen Festsetzung erwachsen keine, da bei einer möglichen Klage gegen diese Festsetzung (von wem?)

und einer Bestätigung der Klage durch die zuständigen Gerichte, der Rechtszustand auf den derzeitigen Entwurf zurückfallen würde, in dem keine Festsetzungen sondern lediglich Aussagen in der Begründung getroffen werden.

7. **Lärmprognoserechnungen:** Entsprechend Randziffer 5.1 dieser Stellungnahme steht zu befürchten, dass die Annahmen zum Verkehrsaufkommen generell zu niedrig angesetzt sind. Insofern sind die Berechnungen mit einem realistischen, höheren Verkehrsaufkommen neu zu berechnen. Weiterhin ist der gewählte Prognosezeitraum (2015) sehr nah am Beginn der Lebenszeit der NOU gewählt (technische Planung, Ausführungsplanung und Ausschreibung mindestens 2,5 Jahre; Bauausführung ca. 3 Jahre, damit ist man bei einer Inbetriebnahme im Jahr 2012 ohne dass auch nur irgendwelche Prozessrisiken berücksichtigt sind). Daraus entsteht das Risiko, dass im Verlauf der weiteren Nutzung der NOU ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen wäre, welches im Rahmen der Emissions- und Immissionsberechnungen nicht angemessen berücksichtigt wird. Weiterhin ist aus den Berechnungen uns nicht ersichtlich gewesen, mit welcher Wahrscheinlichkeit die zugrundegelegten Randbedingungen (Wetterlage / Verkehrsaufkommen) eintreten und inwiefern es sich dabei um eine „worst-case“ Analyse handelt, ob Spitzenstunden berücksichtigt wurden oder ob es sich um Jahresdurchschnittswerte handelt.

Forderungen des BUND:

- a) *Berücksichtigung der überarbeiteten Angaben zum Verkehrsaufkommen entspr. Randziffer 5.1 dieser Stellungnahme*
- b) *Erstellung einer Lärm-Immissionsprognose für die Jahre 2020 und 2025*
- c) *Darlegung an wie vielen Tagen pro Jahr aufgrund z.B. der Wetterbedingungen oder der Standardabweichungen des Verkehrsaufkommens die berechneten Immissionswerte überschritten werden können.*
- d) *Darlegung der Immissionssituation für die kritischen Aufpunkte für Spitzenstunden der Verkehrsbelastung und für ungünstige Witterungsbedingungen mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von z.B. unter fünf Tagen*

8. **Schadstoff-Immissionsprognoserechnung**
 Entsprechend Randziffer 5.1 dieser Stellungnahme steht zu befürchten, dass die Annahmen zum Verkehrsaufkommen generell zu niedrig angesetzt sind. Insofern sind die Berechnungen mit einem realistischen, höheren Verkehrsaufkommen neu zu berechnen. Weiterhin ist der gewählte Prognosezeitraum (2015) sehr nah am Beginn der Lebenszeit der NOU gewählt (technische Planung, Ausführungsplanung und Ausschreibung mindestens 2,5 Jahre; Bauausführung ca. 3 Jahre, damit ist man bei einer Inbetriebnahme im Jahr 2012 ohne dass auch nur irgendwelche Prozessrisiken berücksichtigt sind). Daraus entsteht das Risiko, dass im Verlauf der weiteren Nutzung der NOU ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen wäre, welches im Rahmen der Emissions- und Immissionsberechnungen nicht angemessen berücksichtigt wird. Weiterhin ist aus den Berechnungen uns nicht ersichtlich gewesen, mit welcher Wahrscheinlichkeit die zugrundegelegten Randbedingungen (Wetterlage / Verkehrsaufkommen) eintreten und inwiefern es sich dabei um eine „worst-case“ Analyse handelt, ob Spitzenstunden berücksichtigt wurden oder ob es sich um Jahresdurchschnittswerte handelt.

Forderungen des BUND:

- a) *Berücksichtigung der überarbeiteten Angaben zum Verkehrsaufkommen entspr.*

*Randziffer 5.1 dieser Stellungnahme**b) Erstellung einer Immissionsprognose für die Jahre 2020 und 2025**c) Darlegung an wie vielen Tagen pro Jahr aufgrund z.B. der Wetterbedingungen oder der Standardabweichungen des Verkehrsaufkommens die berechneten Immissionswerte überschritten werden können.**d) Darlegung der Immissionssituation für die kritischen Aufpunkte für Spitzenstunden der Verkehrsbelastung und für ungünstige Witterungsbedingungen mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von z.B. unter fünf Tagen***9. Seveso II**

Da wir davon ausgehen, dass sowohl die Fa. Merck als auch der RP das Thema Seveso II Richtlinie mit der angemessenen Sorgfalt bearbeiten werden, erspart sich der BUND Anmerkungen hinsichtlich der erforderlichen textlichen Festsetzungen wie sie bereits vom RP eingefordert wurden. Auf zwei Aspekte möchten wir in diesem Zusammenhang jedoch erneut hinweisen:

Das geplante Gewerbegebiet ist in der Abwägung hinsichtlich Seveso II völlig anders zu bewerten als eine Verkehrsanlage. Dementsprechend wäre auch dieses Gewerbegebiet ebenso wie das bisher noch keineswegs abgesicherte Gewerbegebiet auf dem Knell-Gelände vollständig in das Sicherheitskonzept von Merck (inklusive Sicherheitsbelehrungen, Anwesenheitskontrolle, Fortbildung usw. usf.) einzubeziehen. Um der Seveso-Richtlinie gerecht zu werden müssten hierzu ebenfalls textliche Festsetzungen erfolgen, die aus Sicht des BUND die Verwertbarkeit des Gewerbegebietes ernsthaft in Frage stellen. In Verbindung mit den unter Randziffer 14 aufgeführten Argumenten plädieren wir daher auf die Einrichtung dieses Gewerbegebietes in diesem Bereich zu verzichten.

- 10. 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.

Diese Anregung erfolgt bereits im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung. Durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt wurde mit Schreiben vom 28.02.2006 mitgeteilt, dass der Anregung gefolgt wurde. Wir konnten in den Unterlagen allerdings nicht feststellen in welcher Form dieser Anregung gefolgt wurde und bringen sie daher sicherheitshalber erheut vor.

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

11. Ziffer 5.1.5: Schienengebundene Verkehrsmittel:

a) Der im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Darmstadt festgelegt Straßenbahnanschluss des Ostbahnhofes ist in den vorliegenden Planungen nicht berücksichtigt. Die Einlassung der Stadt vom 28.02.2006, wonach „gegenüber dem Status Quo keinerlei Verschlechterung eintritt“ ignoriert die Beschlüsse zum VEP. Aus Sicht des BUND sind hierzu entsprechende textliche und planzeichnerische Festlegungen erforderlich, da anderenfalls z.B. die Traglast des Tunnelbauwerkes nicht ausreichend dimensioniert wird und die Straßenbahnbindung in Zukunft nicht mehr möglich ist.

b) die Schienen-Trasse nach Rossdorf, die entsprechend einschlägiger Beschlüsse freizuhalten ist, ist in der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt. Die Einlassung der Stadt vom 28.02.2006 dass der Status Quo erhalten bleibe ignoriert wiederum Beschlüsse der Stadtverordneten dahingehend, dass diese noch nicht in einen planungsrechtlichen Status Quo umgesetzt und somit zwar auch keine Veränderung des Status Quo erfolgt aber eben auch nicht den Freihaltebeschlüssen gefolgt wird.

12. nicht schienengebundener ÖPNV (fehlt unter Ziffer 5):

a) Die Verkehrsflächen für die Herstellung der ÖPNV-Verknüpfung am Ostbahnhof sind nicht in Ihrer Funktion ausgeführt und dargestellt. Die Zugänglichkeit für den nicht schienengebundenen ÖPNV zum Verknüpfungspunkt am Ostbahnhof ist in Ihrer Funktion nicht ausgeführt und nicht dargestellt. Die Einlassung der Stadt, dass diese in einer gesonderten Studie erarbeitet werden und nicht Gegenstand des B-Planes sind zeigen wiederum die Untauglichkeit des Planungsverfahrens B-Plan gegenüber einem Planfeststellungsverfahren. Dies kann nur geheilt werden wenn auch diese Planungen zumindest in die Begründung und als Anlage in das B-Planverfahren eingeführt werden, da ansonsten eine gravierende Verschlechterung der Anbindung des Ostbahnhofes an den nicht schienengebundenen ÖPNV zu befürchten steht. In diesem Zusammenhang bitten wir um die Übersendung der angesprochenen Detailplanung und würden uns erlauben zu dieser ebenfalls Stellung zu nehmen.

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. Ein Nachweis über einen möglichen Rückstau von der Ampel Fiedlerweg bis in den Bereich der Rampen liegt nicht vor. Es ist daher zu befürchten, dass das bewährte Konzept des Schnellbusses der an dem Stau an der Pfortnerampel vorbeifährt in Zukunft nicht mehr sichergestellt werden kann da es keine Umfahrungsmöglichkeit des Staus für den ÖPNV mehr gibt. Die lapidare Einlassung der Stadt vom 28.2.2006, die Schnellbusspur liege nicht im Geltungsbereich des B-Planes geht völlig an der gravierenden Problematik vorbei und zeigt wiederum die Schwäche des B-Plan-Verfahrens gegenüber einen Planfeststellungsverfahren.

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

Aufschüttungen sind aus naturschutzfachlicher Sicht und aus der Sicht des hiervon unabhängigen Bodenschutzes in keiner Weise zulässig und akzeptabel falls hierdurch Natur- und Boden-Bereiche in ihrer Wertigkeit degradiert werden ohne von der eigentlichen Trasse betroffen zu sein, da sowohl aus dem Naturschutzrecht als auch dem Bodenschutz heraus vermeidbare Belastungen / Degradierungen zu unterlassen sind. Eine Geländemodellierung die allein zur Verbringung von Bodenaushub dient muss dann als flächenhafte (illegale) Entsorgung verstanden werden. Dies betrifft insbesondere die Festsetzungen Ziffer 11.1.1 (Erhöhung der Kleingartenanlage bis 3 Meter), Ziffer 11.1.4 (Liegewiese bis zu 1,0 Meter Erhöhung), 11.1.5 und 11.1.6. Auch

für diese Flächen gilt, dass die Degradation von Natur und Böden (allein ca. 60 Altbäume und unzählige Sträucher müssen der Auffüllung / Entsorgung von Erdaushub weichen) nicht akzeptabel ist.

14 Gewerbegebiet am nördlichen 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. Die Begründung, dass ohne Ausweisung als Gewerbegebiet sich Restriktionen aus Lärmschutzgesichtspunkten ergeben ist nicht haltbar, da alternativ auch ein gänzlicher Nutzungsverzicht und Ausweisung im B-Plan als Grünflächen (als Arrondierung des Bürgerparks) in Frage kommt. Aus der Sicht des BUND sprechen daher eine Vielzahl von Gründen gegen diese Festsetzung des Gewerbegebietes, 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.

- 15** Derzeit liegen noch keinerlei Aussagen zu den Betriebsaufwendungen für den Tunnelbetrieb vor und wer für diese Aufwendungen aufkommen soll. Sobald solche Aussagen vorliegen bitten wir sie diese uns zur Verfügung zu stellen.

V. TEIL B UMWELTBERICHT

Der BUND schließt sich den Ausführungen des Naturschutzbeirates zum Umweltbericht an und bittet entsprechend die Stellungnahme hierzu in Kopie zu erhalten