

## 5. Änderung des Flächennutzungsplans in den Teilbereichen 5.1 und 5.2

---

An den Magistrat der Stadt Darmstadt

Die Planunterlagen zu o.g. FNP-Änderung hatten vom 14.10. bis 14.11.2013 ausgelegen. Insofern ist zunächst das Verfahren zu problematisieren:

Die Auslegung ist offenbar in der genannten Frist erfolgt, obwohl die lediglich vom Magistrat beschlossene zugrundeliegende Vorlage in der Stadtverordnetenversammlung nicht beraten und beschlossen wurde. Sie wurde dort vielmehr durch den Magistrat zurückgestellt. Im Protokoll des Umweltausschusses vom 31.10.2012 hieß es insofern:

*Stadträtin Lindscheid stellt für den Magistrat die Magistratsvorlage V-Nr. 2013/0329, TOP 4 zurück, da sich noch rechtliche Fragestellungen ergeben haben.*

Von einer Stornierung der Offenlage war hier hingegen nicht die Rede. Wie kann es sein, dass eine als rechtlich problematisch erkannte Vorlage formell in der Offenlage verbleibt?

Inhaltlich möchte ich zu dem Vorhaben folgendes zu bedenken geben bzw. anregen:

Der **Regionalplan** (Regionaler Flächennutzungsplan) Südhessen stellt die beiden von der FNP-Änderung betroffenen Straßenabplanungen jeweils in ihrem *kompletten* Verlauf *als Planung* dar (gestrichelte Linienführung):

- B 3-Verlängerung ab Gräfenhäuser Straße / B 3, entlang der Waldkolonie, die Rheinstraße querend bis Höhe Hilpertstraße,
- Nordostumgebung ab Ende der B 26-Ausbaustrecke am Ostbahnhof über den Bürgerpark, den Martin-Luther-King-Ring, den Carl-Schenck-Ring bis zu den Bahnunterführungen an der Gräfenhäuser Straße (Anschluss an vorhandene B 42).

Der Regionalplan macht also die planerische Absicht dieser Projekte deutlich: dass es sich um großräumig konzipierte Tangenten im Darmstädter Stadtraum handelt (vgl. Abb. 1, Auszug aus dem Regionalplan 2010, Teilkarte 3). Diese Darstellung erfolgte ungeachtet der Tatsache, dass Teilabschnitte dieser Tangenten tatsächlich bereits existieren (für die Nordostumgehung sind dies die Abschnitte Martin-Luther-King-Ring und Carl-Schenck-Ring, für die Westtangente ist dies der Eifelring).

Der **Flächennutzungsplan** Darmstadt differenziert diese Darstellung, wo er bereits existente Abschnitte auf diesen zwei Tangentenplanungen von noch nicht existenten Abschnitten unterscheidet und somit lediglich die noch fehlenden

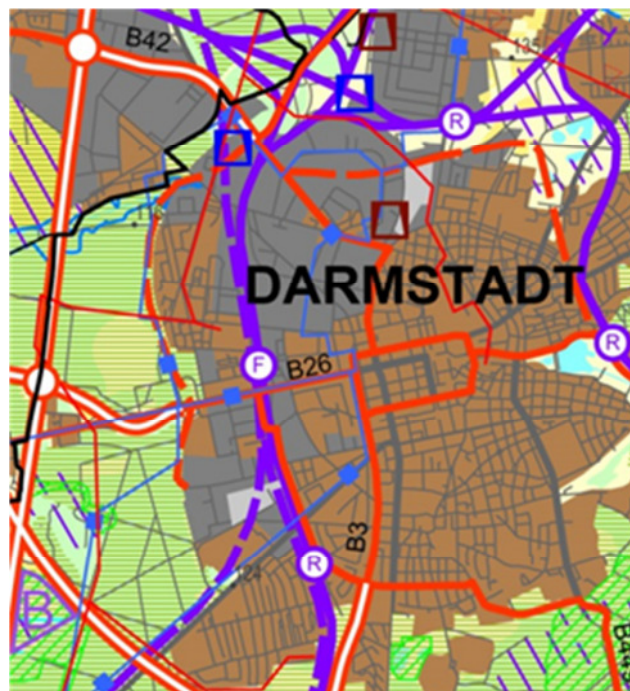


Abb. 1: Ausschnitt aus dem Regionalplan 2010

Lückenschlüsse als Planung ausweist.

Die beiden Änderungen zum Flächennutzungsplan (5.1 Nordostumgehung und 5.2 Westtangente) verfolgen nun das Ziel, diese beiden Tangentenplanungen aufzugeben und dies in einem geänderten Flächennutzungsplan als neue Planungsziele deutlich zu machen. Die Absicht zur Aufgabe der **Westtangente** folgt vor allem aus dem Ziel, die noch bestehenden Reste des für das Kleinklima Darmstadts besonders wichtigen Westwaldes durch Bannwaldausweisung besser zu schützen. Dies Ziel wäre mit dem Bau einer Randstraße, die auf nahezu kompletter Länge im bestehenden Wald geführt werden müsste, nicht vereinbar.

Die Umsetzung dieses Ziels bleibt jedoch inkonsequent. Die geplante Tangente wird nicht auf voller Länge (wie sie im Regionalplan dargestellt ist) aus dem Plan herausgenommen, sondern lediglich auf einem Teilabschnitt zwischen B3/B42 und Rheinstraße. Dies wird vom Unterzeichner ausdrücklich begrüßt, weil die Aufgabe dieser Planung einen erheblichen Fortschritt zum Schutz des Westwaldes darstellt und langjährigen Forderungen der örtlichen Betroffenen entspricht. Doch was nun für den nördlichen Abschnitt gelten soll, muss auch für den südlichen Abschnitt (Rheinstraße bis Hilpertstraße) gelten: Auch hier würde die Planung der Westtangente einen nicht ausgleichbaren Eingriff in den bereits von vielen Seiten angeschnittenen Westwald bewirken. Die Planungsabsicht zur Aufgabe der Westtangente wird deshalb nur dann konsequent umgesetzt, wenn auch dieser Abschnitt aus der Plandarstellung herausgenommen wird.

Wenn nun dieser südliche Abschnitt von der Änderung des Flächennutzungsplans 5.2 nicht erfasst wird, können dafür nur Motive eine Rolle spielen, die im aktuellen Planänderungsverfahren nicht als Planungsziele ausgewiesen werden.

Mit dem Belassen dieses Straßenabschnitts im Flächennutzungsplan ändert sich automatisch dessen planerische Funktion. Dieser Straßenabschnitt kann jetzt nicht mehr als Teil einer großräumigen Tangente begründet werden, weil deren Kontext entfallen soll. Welches nun aber seine Funktion sein soll, wird nicht in den Erläuterungen zur Planänderung ausgeführt, ergibt sich lediglich aus dem allgemeinen politischen Kontext sonstiger städtischer Planungsbekundungen. Insofern wurde mit Magistratsvorlage 2013/0225 über „*Verkehrsuntersuchungen zur Entwicklung der Konversionsgebiete West ...*“ erklärt:

*Nach Abzug der amerikanischen Streitkräfte sollen die im Westen Darmstadts gelegenen Konversionsflächen Kelly-Baracks und Nathan-Hale-Depot einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden.*

Sodann werden mit dieser Vorlage diverse **Varianten einer Westranderschließung** erörtert, die noch über den im Regionalplan sowie im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Abschnitt zwischen Rheinstraße und Hilpertstraße hinausgehen, weil nun nämlich eine Durchbindung bis zur Eschollbrücker Straße verfolgt wird. All dies sind zweifellos raumwirksame Planungen, die jedenfalls und vorrangig auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung im Flächennutzungsplan ihren Niederschlag finden müssen, ehe sie in die Detailplanung gehen. Da diese Planungen jedoch unter einem ganz anderen Aspekt betrieben werden als die ehemalige Westtangente (nämlich unter dem Aspekt der Erschließung der Konversionsflächen westlich der Main-Neckar-Bahn), wäre es konsequent, zunächst die alte Planung einer Westtangente aus dem Flächennutzungsplan zu entfernen, ehe neue Straßenplanungen in den FNP Eingang finden. Wie die aktuellen Variantenuntersuchungen und zugehörigen Beschlüsse zeigen, wird auch gar nicht mehr jene Linienführung weiterverfolgt, die zum Abschnitt Rheinstraße-Hilpertstraße aus der ursprünglichen Westtangentenplanung noch im Flächennutzungsplan dargestellt ist.

Für eine Beibehaltung des Tangentenabschnitts Rheinstraße/Hilpertstraße im Flächennutzungsplan kann auch nicht das Argument herangezogen werden, dass diese Straße gleichwohl gebraucht werde, auch wenn ihre ursprüngliche Funktion als Segment einer Westtangente nun entfallen soll. Denn für die Behauptung, diese Straße sei nun mit neu definierter Funktion zur Erschließung der Konversionsflächen westlich der Main-Neckar-Bahn als Gewerbegebiet erforderlich, fehlt jegliche Planungsgrundlage. Das angegebene Planungsziel – *sollen die im Westen Darmstadts gelegenen Konversionsflächen ... einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden* –, aus dem die Straßenplanung als nachrangige Erschließungsplanung abgeleitet wird, ist nämlich selbst nicht planerisch abgesichert:

Der gültige **Flächennutzungsplan** Darmstadt stellt für den Bereich, den die neue Straße erschließen soll, Sonderbauflächen des Bundes dar (Abb. 2). Es fehlt somit jegliche Ausweisung, die eine Umwandlung dieser Flächen in Gewerbegebiet ermöglichen könnte. Das von der Stadt erklärte Planungsziel steht also im eklatanten Widerspruch zu dem von der Stadt zu beachtenden Flächennutzungsplan.

Darüber hinaus ist eine Überplanung der Konversionsflächen dadurch gehindert, dass mitten durch das Gelände die Freihaltung für eine neue **ICE-Trasse** verläuft. Solange diese Ausweisung

im Flächennutzungsplan Bestand hat (an die zumindest die planende Stadt Darmstadt gebunden ist), kann keine Umplanung in ein Gewerbegebiet vorgenommen werden, die auf die ICE-Freihalteflächen anderweitig zugreifen will.

Wenn also die Stadt Darmstadt Planungen verfolgen will, die die Umwandlung der Konversionsflächen in ein Gewerbegebiet vorsehen, so muss sie dies zunächst auf der Ebene der Flächennutzungsplanung darstellen und unter Beteiligung aller Betroffenen, insbesondere der Öffentlichkeit, erörtern. Erst dann können sich Fragen anschließen, wie die umzuwandelnden Flächen verkehrlich zu erschließen seien.

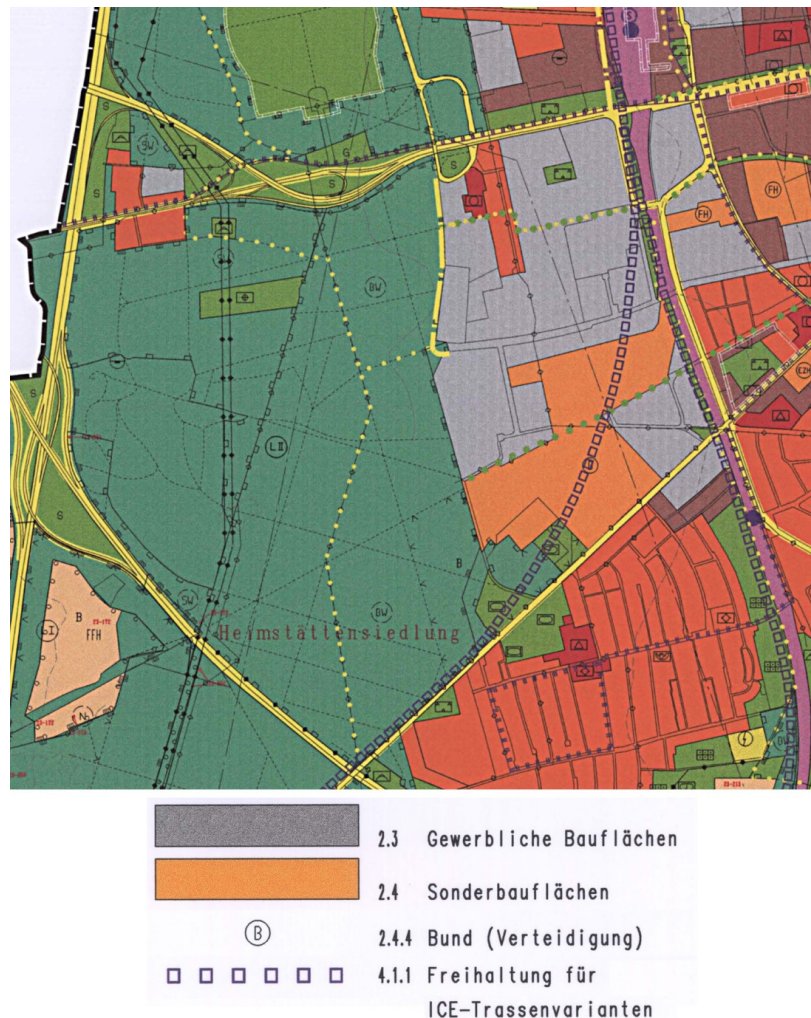


Abb. 2: FNP-Ausschnitt mit relevanten Auszügen aus der Legende

Ich möchte schon hier deutlich machen, dass ich zumindest eine vollständige Umwandlung der Konversionsflächen westlich der Main-Neckar-Bahn in **Gewerbegebiet** kritisch sehe. Die Eschollbrücker Straße ist südlich von Wohnbebauung bestimmt, mit der bislang mit den Kasernen auf ihrer Nordseite eine zumindest wohnähnliche Nutzung korrespondierte. Städtebaulich würde es also einen erheblichen Bruch bedeuten, wenn der Wohnnutzung auf der Südseite zukünftig gewerbliche Hallenlandschaften auf der Nordseite entgegengestellt würden.

Und was letztlich auch die **verkehrliche Erschließung** der Flächen im Südwest-Quadranten der Weststadt angeht, empfehle ich, endlich zum Konzept einer Randerschließung Distanz entstehen zu lassen. Dies Konzept wurzelt in einer Zeit, als die Flächen in diesem Quadranten unzugängliche, eingezäunte und abgeschirmte Areale waren (FTZ, Kasernen), die man nur von außen erschließen konnte. Nachdem sich jedoch sowohl das ehemalige FTZ-Gelände als auch zukünftig die Konversionsflächen als ganz normale Stadträume präsentieren, muss jedenfalls das Konzept einer Binnenerschließung als ernsthafte Alternative zu einer Randerschließung (Westtangente) erwogen und geprüft werden. Dafür bietet es sich an, die Nord-Süd-Magistrale der *Deutsche-Telekom-Allee/T-Online-Allee* zu ertüchtigen und weiter nach Süden bis zur Eschollbrücker Straße zu verlängern.

In diesem Zusammenhang sollte zudem ein eklatantes Defizit in diesem Quartier beseitigt werden: die unzulängliche Erschließung durch **öffentlichen Nahverkehr**. Für ein Quartier, das seine prognostizierte Arbeitsplatzdichte von bis zu 7.000 Beschäftigten bereits überschritten hat, und weitere Verdichtung durch Umnutzung der Konversionsflächen erfahren wird, ist die kümmerliche Bedienung durch einen Standardbus absolut unangemessen. Berücksichtigt man, dass die Hauptmasse der Pendler in dies Quartier aus dem Osten Darmstadts kommt, jedoch nur unzureichende Möglichkeiten zum Durchqueren der Stadt per Individualverkehr bestehen, kommt nur eine massive Förderung der Bahninfrastruktur in Frage, um diese Menschen an ihr Ziel zu bringen. Eine leistungsfähige Straßenbahn, die von Hauptbahnhof als auch Südbahnhof her das Gebiet erschließt, kann dabei ungemein helfen.

Michael Siebert