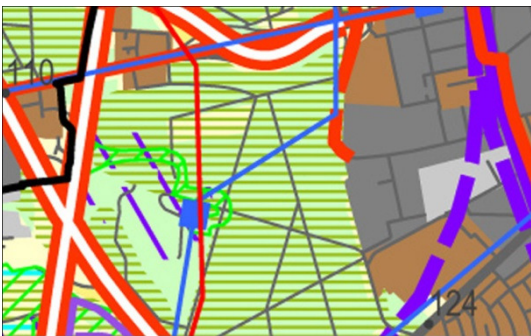


Eine Straßenbahn in Darmstadt Westen!

Kritische Auseinandersetzung mit den Verkehrsuntersuchungen und Rahmenplänen zum Konversionsgebiet der ehemaligen amerikanischen Kasernen an der Eschollbrücker Straße, zur fehlenden städtebaulichen Gesamtsicht und zur unterlassenen ÖPNV-Erschließung, auch unter Berücksichtigung der benachbarten Heimstättensiedlung.

Konzentrat in neun Thesen



Gestrichelte lila Linie in hellgrauer Fläche: Gültige Planung einer ICE-Trasse mitten durch das Hale Depot (Regionalplan 2010)

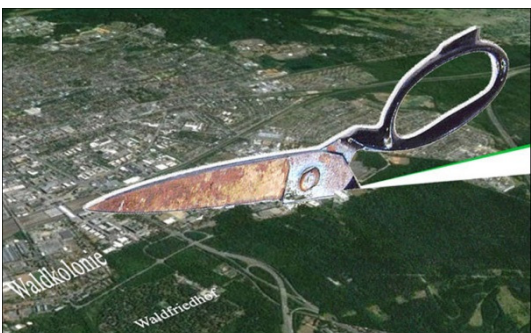
Die bislang hermetisch abgezaunten Kasernenflächen des Nathan-Hale-Depots und der Kelly-Barracks waren bislang ein undurchdringlicher Fremdkörper im Westen Darmstadts. Nun stehen sie für neue Nutzungen zur Verfügung. Die zukünftige Nutzung und Einbettung dieser Flächen in den Stadtraum wäre über eine Fortschreibung des Flächennutzungsplans zu entwerfen. Doch die Stadt Darmstadt blieb insofern untätig.

Regionalplan und Flächennutzungsplan stehen bislang in eklatantem Widerspruch zu den laufenden städtischen Aktivitäten.



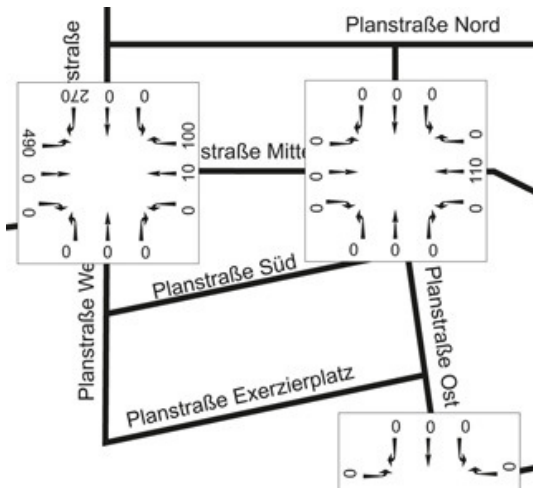
Lila Kreise – Verbindungen zukünftig gekappt: verlängerte Schepp Allee und Bahnanschlüsse

Stattdessen wurde lediglich Geld für Verkehrsuntersuchungen ausgegeben, die sich nicht der entscheidenden Frage stellen, wie die zukünftigen Verkehre in und aus diesen Arealen mit dem städtischen Umfeld gestaltet werden können. Die Verkehrsuntersuchungen entwerfen vor allem ein internes Erschließungsumfeld für lokale Firmen unter Außerachtlassung übergeordneter Belange.



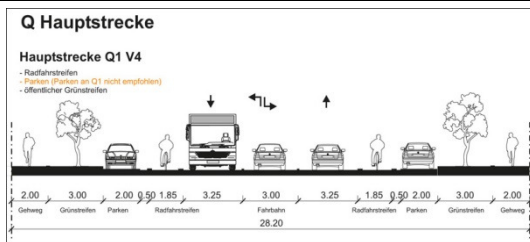
Mit der Westtangente wird der Waldrand zum Straßenrand

Das Gebiet soll zudem verkehrlich vom Stadtumfeld weiter abgeschnitten und vornehmlich über eine Westtangente erreicht werden, die massiv in den Darmstädter Westwald einschneiden würde. Wichtige Alternativen zu dieser Westtangenten-Erschließung wurden weder ernsthaft erwogen noch ergebnisoffen untersucht.



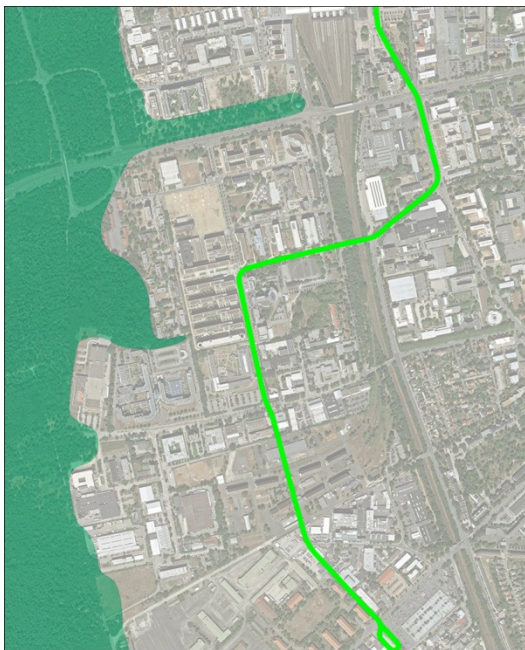
Die eingeholten Verkehrsgutachten befassen sich vornehmlich mit dem *motorisierten* Individualverkehr. Ein leistungsfähiger Ausbau des *öffentlichen* Nahverkehrs wird auch angesichts erwarteter 20.000 Arbeitsplätze und angesichts der bereits bestehenden unzureichenden ÖPNV-Versorgung des Quartiers selbst sowie der benachbarten Heimstättensiedlung nicht angegangen.

< nur „Planstraßen“ fürs Auto



Es soll beim jetzigen K-Bus bleiben. Nicht mal eine Busspur wird vorgesehen (der dargestellte LWK ist kein Bus und fährt auf normaler Spur).

Die Verkehrsuntersuchungen berichten zwar von Vorstößen der HEAG Nahverkehrsgesellschaft zur Planung einer Straßenbahn ins Quartier. Diese wurden jedoch in den Berichten beiseitegeschoben, die in den Untersuchungen zitierten Machbarkeitsstudien wurden nicht abgewartet und mögliche Trassen nicht gesichert.



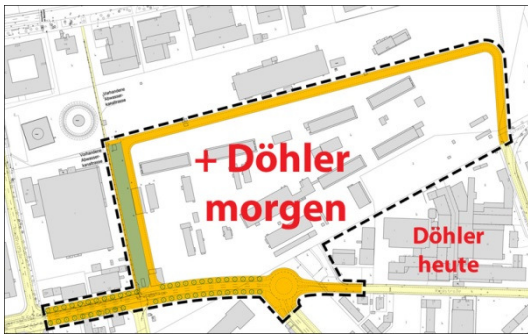
Die Verkehrsuntersuchungen stellen sich nicht dem Hauptproblem der Darmstädter Verkehrsmisere, dass die wesentlichen Pendlerverkehre aus dem Osten von Darmstadt in die westlichen Arbeitsplatzquartiere zielen und dabei die Stadt durchqueren müssen. Eine Lösung über die Verlängerung der hervorragenden Bahninfrastruktur vom Hauptbahnhof ins Quartier wird nicht erwogen. Sie ist hingegen Kern des in diesem Papier gemachten Alternativvorschlags „Eine Straßenbahn in Darmstadts Westen!“.

< Verlängerung der Linie 3 – grüne Linie vom Hauptbahnhof (oben) zur Heimstättensiedlung / Real-Mark (unten)

*Traue keiner Statistik,
die du nicht selbst
gefälscht hast.*

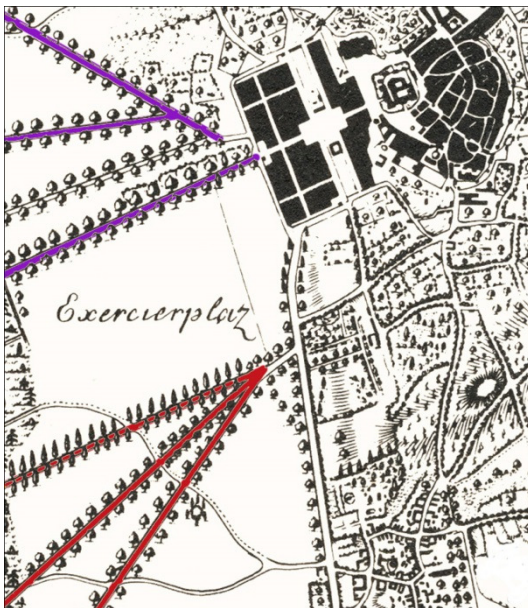
Winston Churchill

Die Verkehrsuntersuchungen arbeiten mit fragwürdigen Annahmen. So wird ein großes ansiedlungswilliges Unternehmen tatsächlich nur gut ein Viertel jener Arbeitsplätze im Quartier schaffen, die als Berechnungseckwert in die Verkehrsprognosen eingegangen sind und die somit die prognostizierten Verkehrszahlen unangemessen hoch angesetzt haben.



Die Stadt – also der Steuerzahler – baut nur Straßen um die Firma herum – das aber opulent auf allen Seiten.

Letztlich wird der in Auftrag gegebene gutachterliche Aufwand in den praktischen Planungen selbst zur Makulatur. Bereits der erste Bebauungsplan im Quartier (W 46.1) ignoriert die ursprünglichen gutachterlichen Vorschläge weitgehend und folgt ohne irgendeine Berücksichtigung übergreifender Stadtentwicklungsziele allein den Expansionsbedürfnissen einer Einzelfirma. Seine simple Zwecksetzung: ‚Baurecht für die Firma Döhler schaffen‘.



Das Darmstädter Stadtbild war über Jahrhunderte im Westen von strahlenartig ausgreifenden Verbindungen in die Weite des Rieds (der Rheingrabenebene) geprägt. Eine der wichtigsten Verbindungen – die Schepp Allee – wird von den Planern im Zuge der Flächenverteilung quasi im Vorbeigehen aufgegeben. Einen Denkmalschutz für Stadtgeschichte gibt es in Darmstadt offenbar nicht mehr.

< Ausschnitt aus der Karte von Darmstadt und Umgebung aus dem Jahre 1789

Inhalt

Konzentrat in neun Thesen	1
1. Eine ganzheitliche Sicht auf die „Weststadt“	4
2. Ein Verkehrsgutachten in der Zwangsjacke	5
3. Das Konzept des Verkehrsgutachtens.....	8
4. Alternativen zur Westtangente.....	10
5. Verkehrszahlen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV).....	16
6. Unzureichende ÖPNV-Konzepte	20
Anhang: Denkmalschutz für Stadtgeschichte	26

1. Eine ganzheitliche Sicht auf die „Weststadt“

Es gab in Darmstadt durchaus Zeiten, in denen Stadtentwicklungsaufgaben sorgfältiger angegangen wurden. Ende der 80-er Jahre war so eine Zeit, als die Ambitionen Darmstadts auf einen ICE-Halt aufkamen, als der große Bosch-Standort (ehemalige „Fernseh GmbH“) am „Westufer“ des Hauptbahnhofs zur Disposition gestellt wurde oder als sich abzeichnete, dass sich das zuvor hermetisch abgeschlossene „FTZ“ (Fernmeldetechnische Zentralamt) für eine Neuordnung öffnen würde. Damals wurde mit **Wolfgang Christ** ein Stadtplaner mit Weitsicht beauftragt, diesen Prozess zu begutachten und zu orientieren (vgl. auch dessen Wikipedia-Eintrag: http://de.wikipedia.org/wiki/Wolfgang_Christ).

Christ lenkte zunächst den Blick auf das Ganze: Er sah vier „Quadranten“, die die Darmstädter Weststadt um den Hauptbahnhof herum gliedern und deren Gliederung sich aus den beiden Hauptverkehrsachsen ergab: Der Nord-Süd-gerichteten **Main-Neckar-Bahn** und der West-Ost-gerichteten **Rheinstraße** (Abb. 1). Diese Achsen boten die Chancen großräumiger Verbindungen in die Räume um Frankfurt und Mannheim, sowie von den Autobahnen im Westen ins Herz der Stadt. Sie bargen aber auch das Problem lokaler Zerschneidung und Trennung von Quartieren, die lokal zusammengehören, weil sie als wichtigster Arbeitsplatzstandort Darmstadts in hohem Maße auf die gute Verbindung zu ihrem (etwas asymmetrisch gelagerten) Zentrum, dem **Hauptbahnhof**, angewiesen sind.

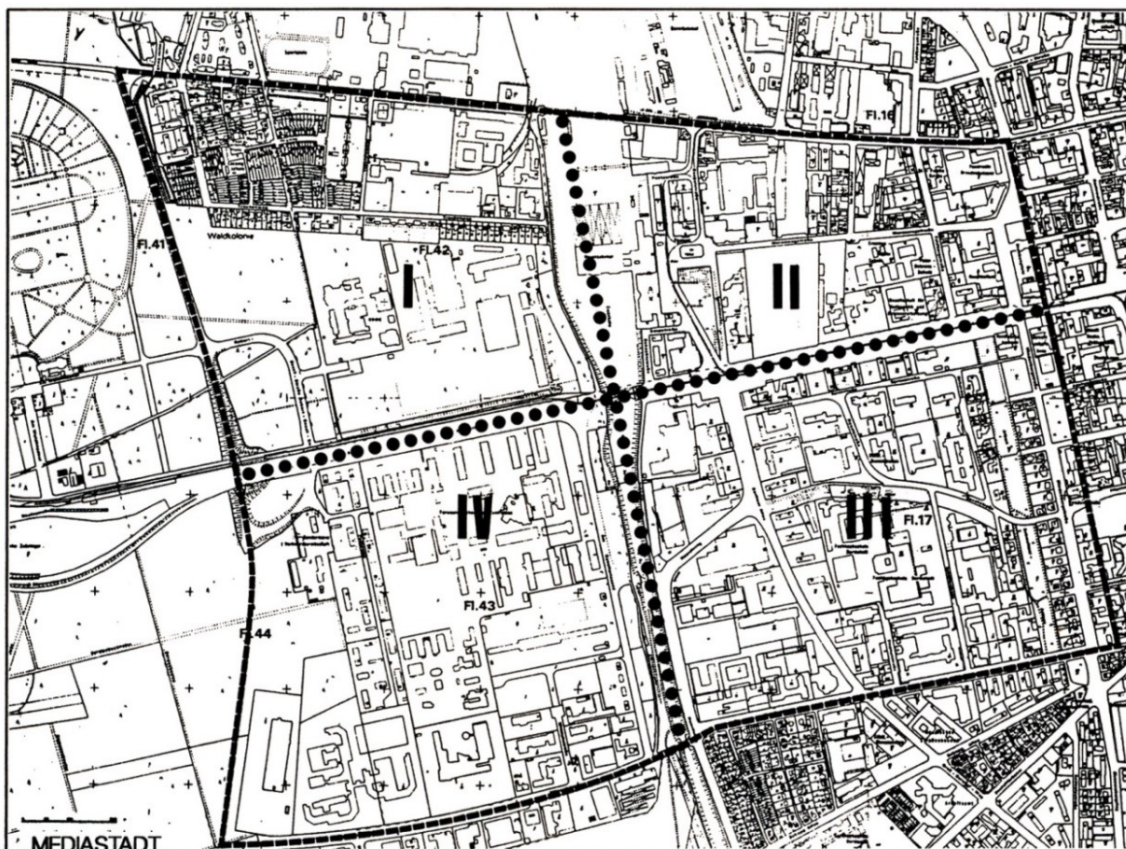


Abb. 1: Verkehrsachsen mit verbindender wie trennender Wirkung (punktiert) strukturieren die vier Quadranten der Weststadt (Wolfgang Christ u.a. / Mediastadt – Büro für Stadtkommunikation, Städtebauliches Gutachten Darmstadt/West Hauptbahnhof, Darmstadt 1991)

Es lohnt, solche Arbeiten aus dem Dunkel der Archive herauszuholen. Da findet man dann noch andere schöne Leitbilder – zum Beispiel die Vorstellung einer **Einbindung der Freiräume ins Stadtgerüst**. Diese Freiräume bestehen rund um Darmstadt vor allem aus Wäldern (Abb. 2), deren Achtung heute wieder aus dem Blick zu geraten droht.

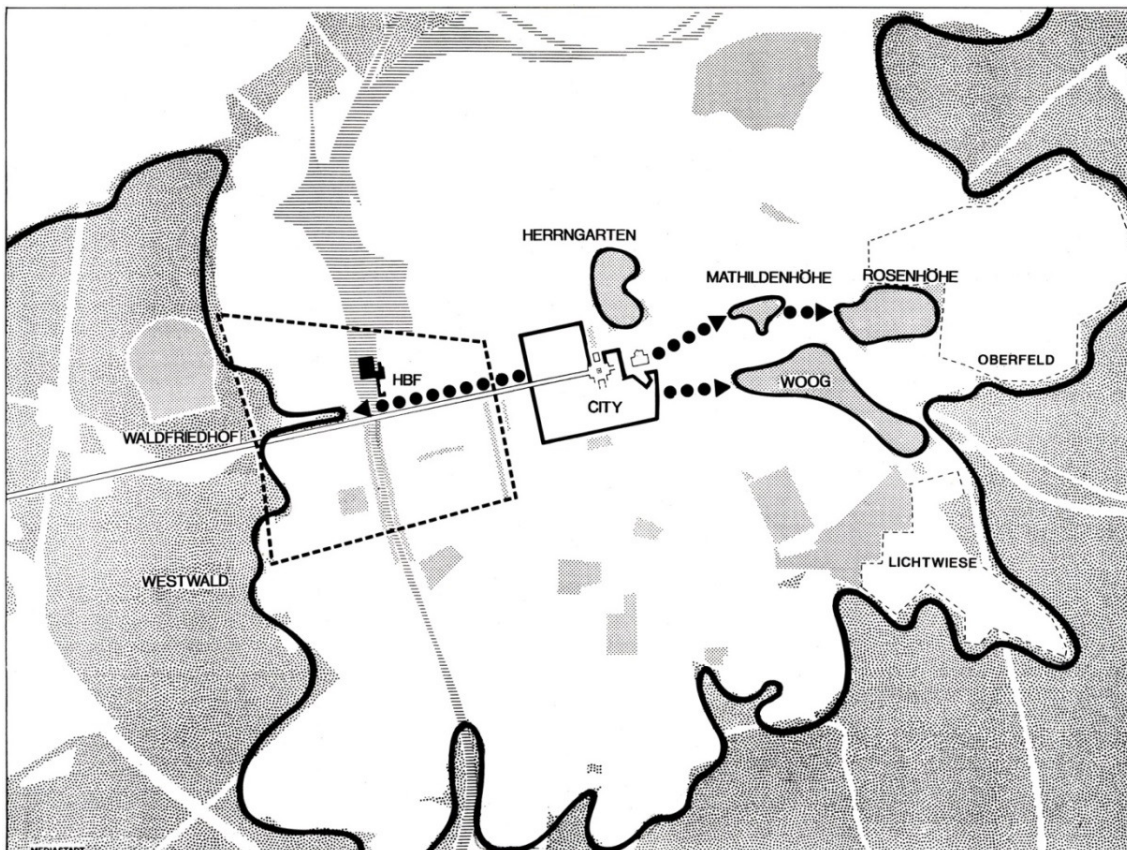


Abb. 2: Wie ein Finger griff damals der Westwald ins Stadtgebiet und schuf im Westen eine Zäsur, die sich über Rheinstraße und City in den Osten und dort über die Grünzüge von Woog > Lichtwiese sowie Mathildenhöhe > Rosenhöhe > Oberfeld in den Ostwald fortsetzte. So bekam die „Großstadt im Wald“ Charakter – ein Leitbild, das leider längst abgelegt wurde (Abb. aus dem Mediastadt-Gutachten, Analyse-Teil zu „Freiraumintegration“)

Wie der Westwald einmal bis zum Hauptbahnhof als grüne Leitachse ins Stadtgebiet hineinwies, ist heute nach dichtester Bebauung des ehemaligen Bosch-Areals kaum noch nachvollziehbar. Nur die kurvige Waldkontur im Westen gibt es noch ansatzweise. Für Stadtplaner und -bewohner, die auch ein Gespür für ihre Umwelt aufbringen, ist das ein geschmeidig naher, lebendiger, (zumindest potentiell) attraktiver Stadtrand. Für Planer, die sich nur auf verkehrslenkende Effizienz konzentrieren, ist solche Kurvigkeit der Natur vor Allem ein Ärgernis, das es mit einer Randstraße – der „Westtangente“ – zu ‚begradigen‘ gilt.

Als größte Änderung ist in die seinerzeit von Christ begutachtete Weststadt-Situation vor allem eins getreten: die sich südlich an den Südwestquadranten (Quadrant IV in Abb. 1) anschließenden **Kasernenflächen** des Nathan-Hale-Depots und der Kelly-Barracks sind heute nicht mehr „out of area“. Sie stehen einer neuen Nutzung zur Verfügung.

Wolfgang Christ hätte das sicherlich zum Anlass genommen, seine Perspektive auf die Weststadt-Quadranten zu erweitern. Er hätte wohl den Südwest-Quadranten IV bis zur Eschollbrücker Straße im Süden erstreckt, um auch die neuen Räume im Zusammenhang mit dem alten Zentrum „Hauptbahnhof“ zu analysieren.

2. Ein Verkehrsgutachten in der Zwangsjacke

Heute befasst sich die Stadt Darmstadt aus Anlass der frei gewordenen „Konversionsflächen“ erneut mit der Weststadt. Erneut hat sie ein Gutachten in Auftrag gegeben, das angesichts der schier unübersichtlich gewordenen Flut an PDF-Plänen, die aus dem beauftragten Büro „Durth

Roos Consulting GmbH“ strömt, vermutlich ein Vielfaches des damaligen Christ-Gutachtens gekostet haben wird (*Verkehrsuntersuchung Konversionsflächen Kelly-Barracks / Nathan-Hale-Depot in Darmstadt, Darmstadt, September 2012 – fortan zitiert als „Verkehrsuntersuchung“*).

- Als **Ziel** der Gebietsentwicklung wird schlicht „gewerbliche Nutzung“ angegeben, ohne für diese Festlegung irgendeine Planungsgrundlage heranzuziehen. Das dürfte auch schwierig sein, weil es dahin gerichtete Grundlagen allenfalls für Teilgebiete gibt. Denn die übergeordneten Planungen (Regionalplan, Flächennutzungsplan) legen hier weitgehend anderes fest: immer noch militärische Flächen im städtischen Flächennutzungsplan, Siedlungsflächen an der Eschollbrücker Straße im Regionalplan (Abb. 3):

Abb. 3: Festsetzungen im aktuellen Regionalplan 2010 – die Kelly-Baracks sind als „Vorranggebiet Siedlung“ ausgewiesen (braune Fläche oberhalb der „24“, durchschnitten von der gestrichelten lila Linie), das Nathan-Hale-Depot hingegen als „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe“ (in der Bildmitte, hellgraue Einfärbung als Einstufung für „Planung“). Völlig unbeachtet bleibt bei den Verkehrsgutachtern auch die Festsetzung einer ICE-Trasse, die quer durch beide Konversionsflächen führt.

- Der **Untersuchungsraum** wird – nur ein wenig auf die umgrenzenden Straßen oder noch existenten Waldkanten begradigt – eng auf den Raum der Konversionsfläche mit den beiden ehemaligen Kasernen begrenzt, als ob diese völlig isoliert im Stadttraum stünden. Eine Verkehrsuntersuchung, die diese Flächen mit ihren zukünftig intensiven verkehrlichen Außenbeziehungen sinnvoll in die Verkehrssysteme der Stadt einhängen soll, wird allein schon durch diese Beschränkung wertlos (Abb. 4, Untersuchungsraum rot gestrichelt).
- Die Verkehrsuntersuchung nimmt einfach als gegeben hin, dass mit den Planungen für eine den Wald abschneidende **Westtangente** bereits Fakten gesetzt werden, die in der hier vorgenommenen Untersuchung erst einmal grundsätzlich zu hinterfragen und auf Alternativen zu durchleuchten wären. Denn unter „1. Ziele“ wird auch gesagt:

Die Entwicklungsfläche ... grenzt an die derzeit in der Planung befindliche ‚Erschließung Gewerbegebiet Südwest‘, die eine tangentielle Verbindung zwischen Rheinstraße und Eschollbrücker Straße in Lage des bestehenden Eifelrings bzw. der Bergschneise darstellt.

Bei dieser „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ handelt es sich um die seit Jahrzehnten in den städtischen Verkehrsentwicklungsplänen enthaltene Westtangente unter neuem Namen. Während das laufende Verfahren zur 5. Änderung des Flächennutzungsplans die Westtangente um Darmstadt aus den Planungen herausnehmen soll, wird deren Abschnitt südlich der Rheinstraße von dieser Änderung auf höchster städtischer Planungsebene nicht erfasst. Diese Entscheidung wie das obige Zitat belegen also, dass den Verkehrsgutachtern diese Westtangente als Vorgabe gemacht wurde. Damit wurden schon an dieser Stelle alle alternativen Konzepte ausgeschieden.

- Das Gutachten behauptet – ebenfalls noch im knappen Abschnitt 1 „Ziele“ – dass der hier entwickelte verkehrliche Rahmenplan „auf die städtebauliche Konzeption des Gebiets abgestimmt ist“. Es gibt jedoch keinerlei planungsrechtlich maßgebliche „**Städtebauliche Konzeption**“ (vgl. oben sowie in Abb. 3 die Hinweise auf übergeordnete Festsetzungen), sondern lediglich eine Planzeichnung, die von der Stadt Darmstadt informell beim Planungsbüro **AG 5** eingeholt wurde (Ausschnitt in Abb. 5). Auch dieser Auftrag wurde – ganz anders als beim Christ-Gutachten von 1991 – auf ein restriktiv begrenztes Gebiet eingeeengt. Es handelt sich um den gleichen Geltungsbereich, der bereits zur Verkehrsuntersuchung als unzureichend kritisiert werden musste (rot gestrichelt umgrenzt in Abb. 4).

Auch in diesem städtebaulichen Entwurf werden ausschließlich und isoliert die Konversionsflächen betrachtet, aber keinerlei Umfeld mit einbezogen. Die beauftragten Planer haben offenbar über diese Restriktion hinausgedacht und in ihrer Planzeichnung eine zentrale Nord-Süd-Achse im Quartier konzipiert, die über das Quartier hinausweist (auch

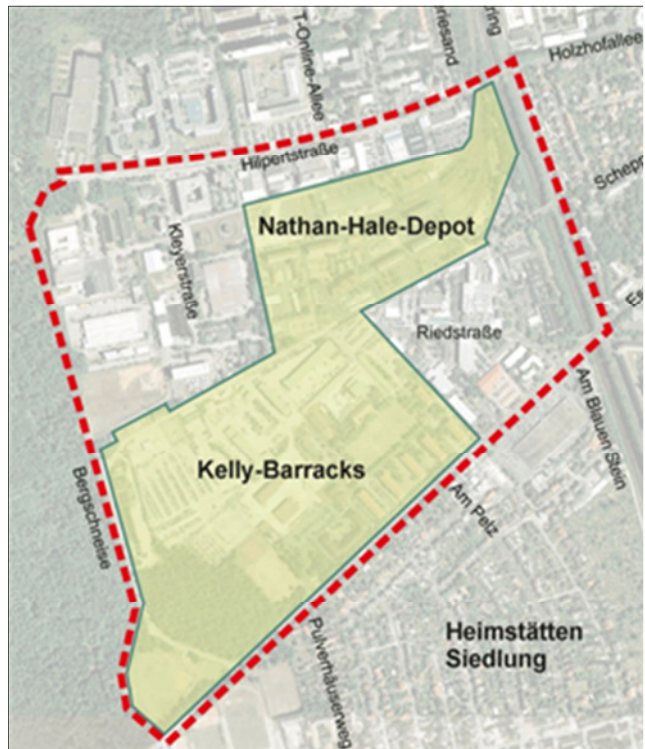


Abb. 4: Der eng um die unmittelbaren Konversionsflächen der beiden ehemaligen Kasernen begrenzte Untersuchungsbereich der Verkehrsuntersuchung (rot gestrichelt, nach deren Anlage 1)



Abb. 5: Ausschnitt aus der städtebaulichen Konzeption der Planergruppe „AG 5“ mit einer Nord-Süd-Achse, die sich an einem quartierszentralen Kreis mit einer Querverschließung kreuzt.

Christ hatte bereits eine Nord-Süd-Achse im Sinn). Diese für eine Entwicklung des Konversionsgebietes wichtige Achse wird jedoch von den Verkehrsgutachten zunächst vorsichtig, in weiteren Varianten dann immer stärker und von den städtischen Planungsumsetzern dann vollständig ignoriert. Von einer „Abstimmung“ auf städtebauliche Konzepte kann also weder beim Blick auf das Ganze (wie bei Christ) noch beim Blick auf das begrenzte Gebiet (wie beim ersten AG 5-Entwurf) die Rede sein.

3. Das Konzept des Verkehrsgutachtens

Die Hauptarbeit des Verkehrsgutachtens besteht darin, die stolze Zahl von 3 x 12, also 36 Varianten eines Straßensystems im (reduzierten) Untersuchungsgebiet zu zeichnen, die allesamt an einem wesentlichen Mangel leiden: sie folgen durchgängig der Vorgabe, dass das gesamte Verkehrssystem von der bereits „gesetzten“ **Westtangente** durch den Westwald erschlossen werden soll (vgl. Abschnitt 2). Diese Westtangente wird in den Gutachten „*Erschließung Gewerbegebiet Südwest*“ genannt (und mit „EGSW“ abgekürzt). Die Detailvarianten der Verkehrsuntersuchung unterscheiden sich sodann nur noch darin, ob diese Westtangente „nur“ bis zur Hilpertstraße durch den Wald geschlagen wird, oder noch ein Stückchen weiter, oder gar bis zur Eschollbrücker Straße. Im Gutachten liest sich diese offenbar durch den Auftraggeber der Stadt Darmstadt gemachte Vorgabe, die jeder sorgfältig arbeitende Verkehrsgutachter – so er denn einen Entwurfsspielraum wagen kann – hinterfragen würde:

Die Gesamtvarianten aus den einzelnen zuvor beschriebenen Bausteinen wurden in drei Gruppen entwickelt, die sich nach dem primären Unterscheidungsmerkmal, der Ausdehnung der „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ [= Westtangente im Wald], unterscheiden.

Abbildung 6 gibt für jeden dieser drei Teilfälle nur die erste von jeweils 12 Untervarianten wieder. Auf die Details all der Untervarianten kommt es hier nicht an. Denn all diese vielen Untervarianten kranken bereits am grundsätzlichen Mangel, dass keine konzeptionelle Alternative für die Erschließung des Quartiers in die Untersuchung aufgenommen wurde. Die im Gutachten nur unauffällig blassrosa eingefärbte wesentliche Eckpunktsetzung der Westtangente ist in den Planwiedergaben der Abb. 6 etwas kräftiger mit rot hervorgehoben:

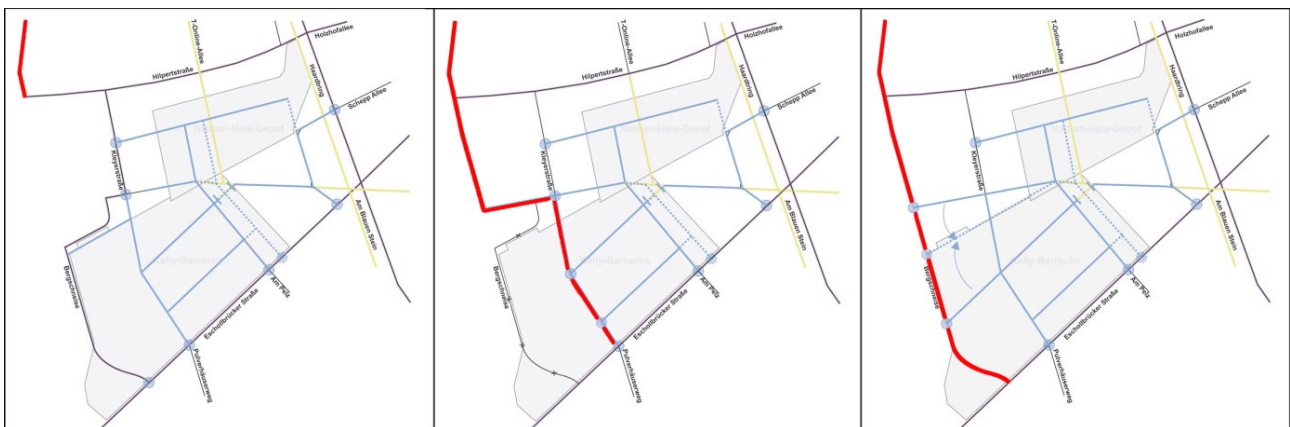


Abb. 6: Die drei Grundvarianten. Im Verkehrsgutachten sind dies die Anlagen 14 bis 16 (Dateien „Anlage 14_Progn-Netz Varianten--Westrand 1 – kurz.pdf“, „Anlage 15_Progn-Netz Varianten-Westrand 2 - mittel.pdf“, „Anlage 16_Progn-Netz Varianten-2011-03-01-Westrand 3 – vollständig.pdf“), hier jeweils die erste Untervariante.

Wenn man eine solche Vorgabe – Westtangente durch den Westwald als einzige Anbindung – erst einmal akzeptiert hat, dann ist es kein Wunder, dass bei den Gutachtern die *längste* Westtangenten-Variante den Vorzug erhält. Der Wald wird wie mit dem Lineal gezogen beschnitten, zwischen Stadt und Natur wird der Trenner einer Hochlaststraße gelegt.

Die letztendlich konkret ausgewählte „**Vorzugslösung**“ aus den vielen Varianten unter der einen Vorgabe (Abb. 7) kann man sich hier nur noch aus historischen Gründen aufheben, weil sie bereits „Schall und Rauch“ ist. Schon im „Verkehrlichen Rahmenplan“, wie er den Stadtverordneten vorgelegt wurde (Ausschnitt in Abb. 8) sind nur noch Ähnlichkeiten zu erkennen.

Vollends obsolet wird diese mühsam aus 36 Varianten herausdestillierte „Vorzugslösung“ aber, weil offenbar im Planungsprozess noch andere Interessen im Spiel sind, die in den Gutachten nicht klar zum Ausdruck kommen. Denn auffällig ist schon, dass die Verkehrsgutachter immer entschiedener die im AG 5-Entwurf noch enthaltene Nord-Süd-Achse aus ihren Plänen verdrängen. Das scheint vor allem den Interessen der Firma **Döhler** zu folgen, die sich in die Konversionsflächen zwecks Erweiterung ihres dortigen Firmengeländes eingekauft hat.

Inzwischen gibt es den

Aufstellungsbeschluss zu einem **Bebauungsplan W 46.1** (Stadtverordnetenbeschluss vom 13. März 2014), der folgendes Ziel formuliert:

Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung von Baurecht für ein Gewerbegebiet, welches zukünftig als Erweiterungsfläche der Fa. Döhler am Standort Darmstadt dient und als Produktions-, Logistik und Verwaltungsstandort ausgebaut werden soll.

In dieser Vorlage wird inzwischen explizit auch von städtischer Seite erklärt, dass die erforderlichen übergeordneten Planungsgrundlagen für diesen Bebauungsplan *nicht* vorliegen. Die Vorlage legt aber bereits – völlig unüblich für Aufstellungsbeschlüsse, die lediglich ein Bauleitplanverfahren eröffnen – detailliert fest, wie die Verteilung öffentlicher Verkehrs- und privater Gewerbeflächen aussehen soll. Das ist ein eklatanter Verstoß gegen das Primat, Ziele eines Bebauungsplans aus den Zielen übergeordneter Pläne abzuleiten. Abb. 8 stellt Anlage 2 dieser Vorlage mit den gelb hervorgehobenen Straßenverkehrsflächen im schwarz gestrichelten Geltungsbereich des Bebauungsplans einem gleichen Ausschnitt des „Verkehrlichen Rahmenplans“ gegenüber.

Es ist offenkundig, wie wenig der konkrete Döhler-Plan mit dem ursprünglichen Rahmenplan zu tun hat. Insbesondere:

- Die zentrale Nord-Süd-Achse ist völlig verschwunden.
- Eine städtebaulich unmotivierte und sich weder nach Norden noch Süden fortsetzende Scheinachse begrenzt das Döhler-Gelände im Westen und soll hier wohl Döhler als grüner Vorplatz gereicht werden.



Abb. 7: Die „Vorzugslösung 3.4c“ unter 36 Varianten mit gesetzter Westtangente – hier in der längsten Version (rot am linken Rand). Ansonsten schwarz: vorhandene Straßen, blau: ein dichtes – ggf. auch zu dichtes(?) – Netz quartiersinterner neuer Straßen, die aber nach Norden und Nordosten – also in Richtung Stadt – keinerlei Verbindung aufnehmen..

- Der im AG 5-Entwurf vorgesehene quartierszentrale Kreisel ist sinnlos geworden, weil die Kreuzung mit der Nord-Süd-Achse entfallen soll.
- Stattdessen wird ein Straßenbügel um das gesamte Döhler-Gelände herum vorgesehen, der eher nach Übererschließung zugunsten eines privaten Anliegers aussieht.
- Zudem wird an der wichtigsten Stelle, an der Richtung Hauptbahnhof und Stadtzentrum Verbindungen gebraucht werden, also im Nordosten des Plangebiets, *keine* Anbindung vorgesehen. Die dort noch vorhandenen Gleistrassen werden ersatzlos aufgegeben.
- Schließlich wird das Bestandsgebiet der Firma Döhler – rechtes unteres Dreieck – nicht in den Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgenommen, der doch ausschließlich für Döhler aufgestellt wird. Soll dort nur der Wildwuchs fortgesetzt werden?

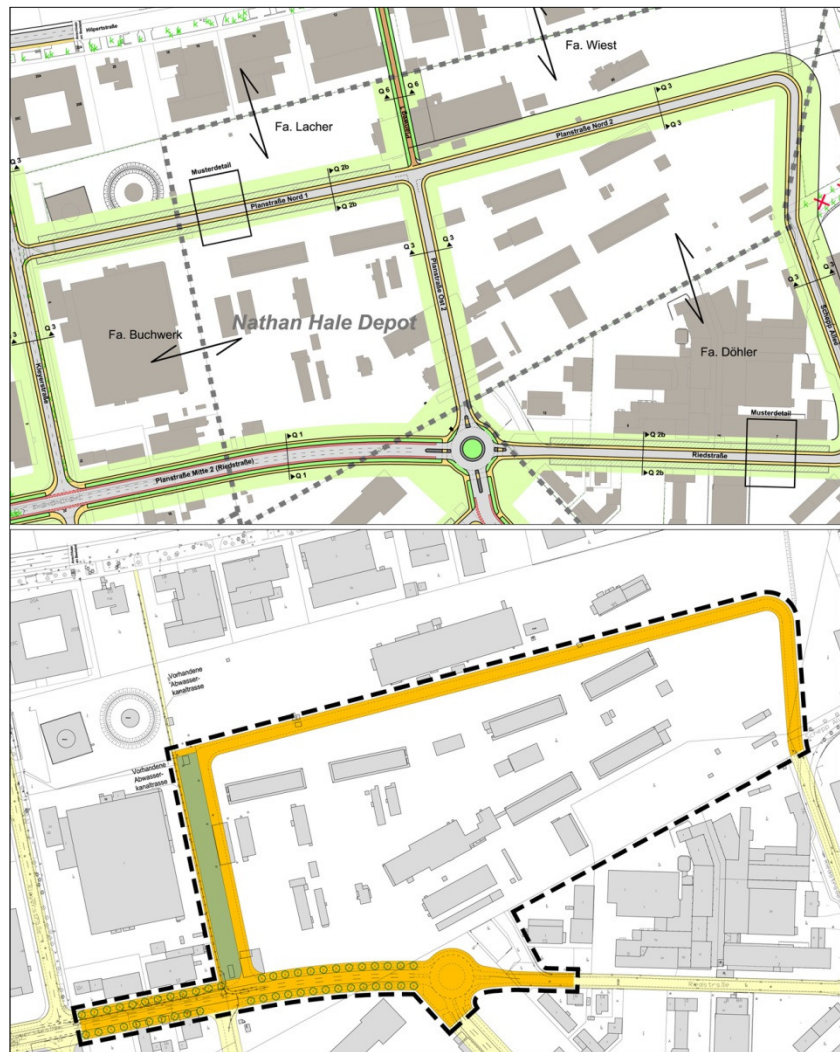


Abb. 8: Oben ein Ausschnitt aus dem „Verkehrlichen Rahmenplan“ – Ergebnis der umfangreichen Verkehrsuntersuchungen, unten das gleiche Areal nun mit Geltungsbereich des Bebauungsplan W 46.1 und den darin vorgesehenen Straßenverkehrsflächen (diese gelb)

4. Alternativen zur Westtangente

Für die „Verkehrsuntersuchung Konversionsflächen“ war durch die Stadt Darmstadt als Auftraggeber eine Rahmenbedingung bereits gesetzt: Erschließung durch die schon ewig durch die Planungen geschleppte **Westtangente** im Westwaldrand (s.o. Abschnitt 2). Die Straße wurde jetzt nur anders genannt, nämlich „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ und bekam sogar ein Akronym: „EGSW“.

Diese Vorgabe stieß auf heftige Kritik insbesondere seitens der Umweltverbände und Westwaldschützer. Die Stadt Darmstadt sah sich daher veranlasst, ein weiteres Gutachten zu beauftragen, das sich mit **Alternativen zur Westtangente** befassen sollte. Es ist schon fragwürdig, dass auch dies Gutachten bei Durth Roos Consulting bestellt wurde, die sich bereits in ihren Vorgutachten auf die Westtangente festlegen mussten. Man muss sich dann auch nicht wundern, dass bei diesem Ergänzungsgutachten („Qualitative Variantenuntersuchung zur Verkehrsanbindung der Konversion-West an die Rheinstraße in Darmstadt“) genau das herauskam,

was man sich bei den städtischen Auftraggebern offenbar wünschte, nämlich eine Bestätigung der Westtangente.

Normalerweise würde man eine so zentrale Frage, wie sich ein neues, großes und wichtiges Gebiet in die Verkehrssysteme der Stadt einhängen lässt, zuallererst klären. Da dies aber bereits vorgegeben war, hatte man den Untersuchungsbereich der „Verkehrsuntersuchung“ für den verkehrlichen Rahmenplan gar nicht erst bis zur Rheinstraße erstreckt (vgl. noch einmal Abb. 4). Nun wurde die Rechtfertigung einer Rheinstraßenanbindung über eine Westtangente durch den Westwald nachgeschoben.

Auch diese erweiterte (nachgeschobene) Planungsaufgabe ist im Grunde zu restriktiv formuliert: Es geht nicht um die Verkehrsanbindung „an die Rheinstraße“, sondern um das Einhängen der zu entwickelnden, bislang völlig isolierten Konversionsflächen in die Verkehrssysteme der Stadt in ihrer Ganzheit.

Wie sehr die beauftragten Planer bereits auf die eingearbeiteten Vorgaben festgelegt waren, zeigen diverse ablehnende Äußerungen zu alternativen Varianten, etwa diese zu einer Erschließungsvariante über die T-Online-Allee (S. 13):

Dies bedeutet allerdings ... erhebliche Auswirkungen auf den Rahmenplan für die Konversionsflächen West.

Da wedelt der Schwanz (ein planungsrechtlich unverbindlicher verkehrlicher Rahmenplan) mit dem Hund (der zu erarbeitenden hochwertigen Entwicklung eines wichtigen Konversionsgebietes). Denn es sollte doch selbstverständlich sein: Zeigen alternative Einbindungen des Quartiers in den Stadtraum Vorteile, so ist der Rahmenplan darauf abzustimmen – nicht umgekehrt.

Die Gutachter behaupten (S. 9):

Unabhängig von der Machbarkeit und Durchsetzungsfähigkeit wurden alle denkbaren Trassenkorridore in Nord-Süd-Richtung innerhalb des Untersuchungsraumes ermittelt und innerhalb dieser Varianten entwickelt.

Ein einziger Blick auf die Variantenübersicht (in Abb. 9) zeigt bereits, dass das nicht sein kann. Die Varianten der Abb. 9 scheinen eher von einem Denkverbot geprägt zu sein: Sie schleichen wie die Katze um den heißen Brei. Die ehemals völlig

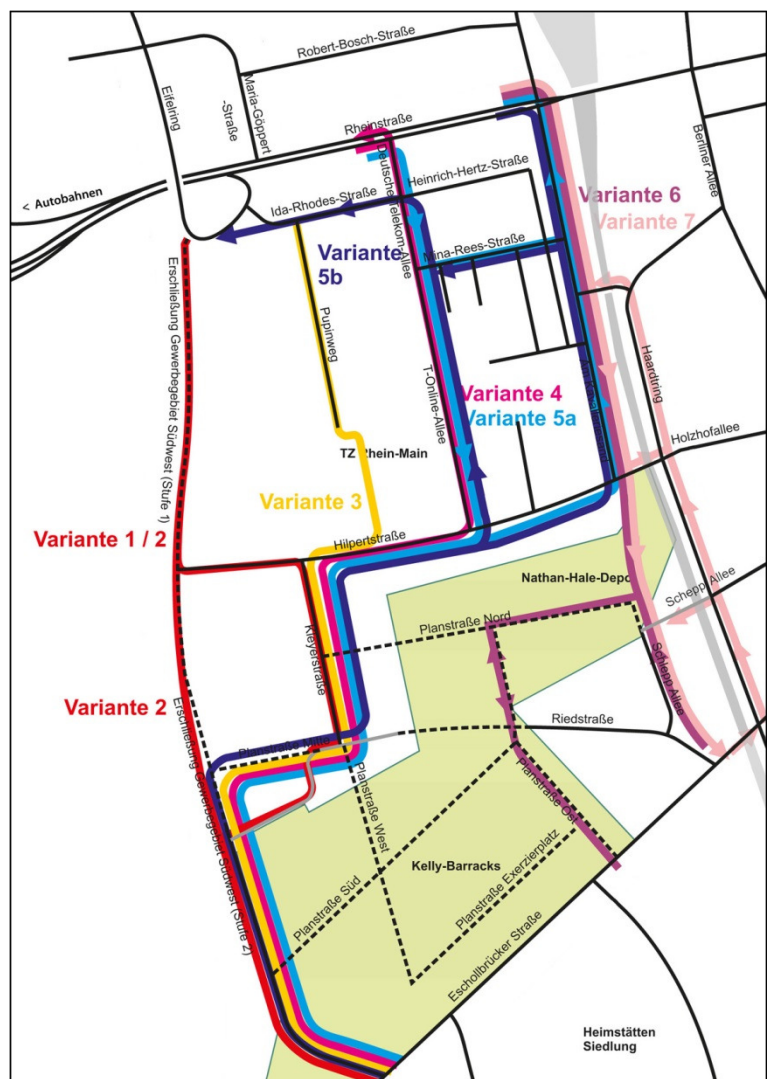


Abb.9: Varianten zur Anbindung der Konversionsflächen (unten, hellgrün) an die Rheinstraße. Die beiden roten Varianten 1 und 2 sind Westtangentenvarianten und waren bereits gesetzt. Die anderen Varianten wurden damit zum Spielmaterial, das erwartungsgemäß ausschied (nach Anlage 3 zur Variantenuntersuchung).

unzugänglichen, schwer eingezäunten Konversionsflächen, die nun vollständig zur Disposition stehen, werden noch immer nicht angefasst. Mit einer Ausnahme (der ebenfalls verworfenen Variante 6) winden sich alle anderen Erschließungsvarianten um diese Konversionsflächen herum, wie das heute bereits der schon heute hin und wieder überlastete K-Bus tut.

An der von den Gutachtern vorgenommenen Variantenbegrenzung ist vor allem zweierlei zu kritisieren:

- Es liegt auf der Hand, nun nach Freiwerden der Konversionsflächen die zentrale **Achse der T-Online-Allee** aufzuwerten und durch das Konversionsgebiet bis zur Eschollbrücker Straße zu verlängern. Doch die Gutachter betrachten einen Ausbau dieser Straße nur für den nördlich angrenzenden Telekom-Bereich (Varianten 4 und 5a), nicht aber für ihr Kern-Aufgabengebiet der Konversionsflächen (*da müsste man ja den Rahmenplan ändern*). Sie lassen explizit eine Lücke und ignorieren erneut, dass der früher einmal beauftragte Städtebauliche Entwurf der AG 5 hier ebenfalls eine Achsenverlängerung vorgeschlagen hatte (vgl. noch einmal Abb. 5).
- Angesichts der erheblichen Nutzungsverdichtungen im Konversionsgebiet (dazu mehr im nächsten Abschnitt 5) und unter Berücksichtigung des weiteren Wachstums im Telekom-Quartier wäre eine **leistungsfähige ÖPNV-Erschließung** im Südwest-Quadranten besonders dringlich. Doch die Gutachter erwägen nicht einmal eine eigenständige Busspur, geschweige denn eine noch leistungsfähigere Straßenbahn (dazu mehr im übernächsten Abschnitt 6)

Bündelt man diese beiden

Anforderungen, so lässt sich unschwer eine **Mix-Variante Für öffentlichen und motorisierten**

Verkehr „denken“, die den zusätzlichen motorisierten Individualverkehr (MIV) auf einer und einen

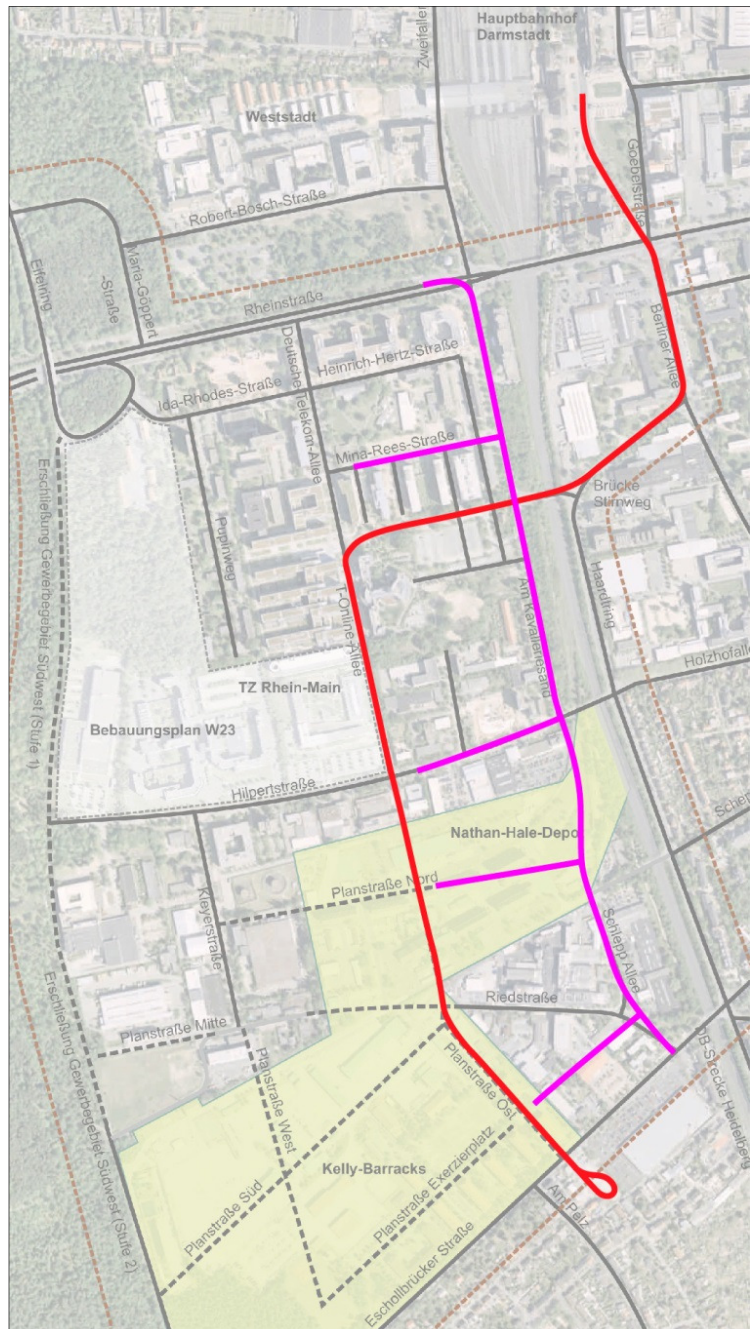


Abb. 10: Variante mit gesplittetem Erschließungskonzept und strategischer Stärkung des ÖPNV: Straßenbahn vom Hauptbahnhof zentral durch den gesamten Südwest-Quadranten bis Eschollbrücker Straße und Heimstättensiedlung (rot), ergänzende MIV-Erschließung über den Kavalleriesand (lila). Die beiden bereits existenten Anschlüsse an die Rheinstraße existieren natürlich unverändert fort und sind hier nicht besonders hervorgehoben.

wesentlich verbesserten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf einer anderen Trasse unterbringt. Abb. 10 zeigt diese „denkbare“ Konzeption:

- Im gesamten Südwest-Quadranten der Weststadt wird die verkehrliche Erschließung auf eine zentral geführte Straßenbahn zum Hauptbahnhof aufgebaut, die wegen ihrer direkten Durchbindung auch für Teile der südlich benachbarten Heimstättensiedlung interessant ist.
- Für den motorisierten Individual- sowie den Logistikverkehr wird der bahnparallele „Kavalleriesand“ ertüchtigt und ins Konversionsgebiet verlängert. Vorhandene Rheinstraßenanbindungen bleiben bestehen.

Die Gutachter erwarten – wenn man alles zusammenzählt – im Südwestquadranten der Weststadt zwischen Rheinstraße und Eschollbrücker Straße sowie zwischen Main-Neckar-Bahn und Waldrand insgesamt **weit über 20.000 Arbeitsplätze**:

- Bis zu 10.000 Arbeitsplätze im Telekom-Quartier (Variantenuntersuchung S. 8, allerdings ohne jeden Beleg).
- 10.000 *zusätzliche* Arbeitsplätze auf den Konversionsflächen in der südlichen Quartiersfläche (vgl. nachfolgenden Abschnitt 5, der die zugrundeliegenden Berechnungen drastisch problematisiert).
- Ferner ist von an die 2.000 Arbeitsplätzen im Bestand des südlichen Quartiersteils auszugehen (v.a. bei den erweiterungsinteressierten Firmen Döhler, Wiest, Buchwerk und Lacher). Eine Zahl der Bestandsarbeitsplätze wurde von Durth Roos allerdings nicht erhoben.

Hinzu kommen die Bewohner im Pupinweg sowie zahlreiche Kunden und Lieferanten, die allesamt ebenfalls Verkehr erzeugen.

Doch die Gutachter haben kein Problem damit, sämtliche ÖPNV-Anteile all dieser Verkehre unverändert auf den K-Bus abzuladen, der schon beim Ausbau des Telekom-Areals nicht verbessert, sondern nur mit einer Haltestelle ins Quartier umgelegt wurde (dazu mehr im Abschnitt 6).

Die Gutachter ziehen noch nicht einmal eine Busspur in Erwägung, weil diese einen gewissen Aufwand bedeuten würde. So heißt es im Kontext der Ablehnung einer zentralen T-Online-Allee-Achse (Variantenuntersuchung S. 13):

Eine Busbevorrechtigung z.B. an künftig signalisierten Knotenpunkten und Fußgängerüberwegen könnte zu einem zusätzlichen Ausbau der T-Online-Allee (z.B. Busspur) führen.

Ohne Erwägung der in Abb. 10 vorgestellten Variante und bei Ablehnung aller anderen, ergibt sich im Gutachternvorschlag die bemerkenswerte Situation, dass die **Konversionsflächen** in Richtung der Hauptverkehrsquellen bzw. -ziele, d.h. nach Norden Richtung Hauptbahnhof und nach Nordosten Richtung Darmstädter Zentrum und Darmstädter Osten **nahezu abgehängt** werden sollen. Dies zeigt die von Durth Roos ausgewählte „Vorzugslösung 3.4“ (vgl. Abb. 7),

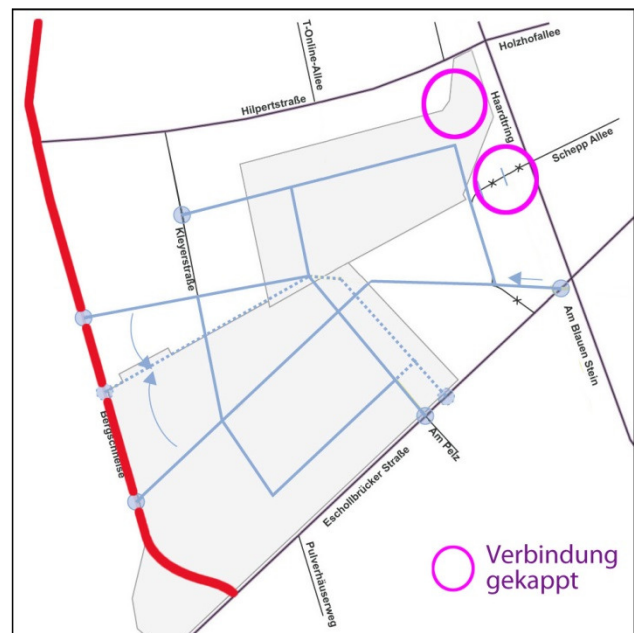


Abb. 11: Das gegen den Hauptbahnhof und die Stadt im Norden und Osten nahezu völlig isolierte Konversionsquartier in der „Vorzugslösung 3.4c“ der Verkehrsplaner. Schwarz: bestehende Straßen, rot: Westtangente im Westwaldrand, blau: neue quartiersinterne Erschließungen.

die von Abb. 11 in verdeutlichender Form noch einmal aufgegriffen wird:

Die gesamte Erschließung soll (abgesehen von den diversen Anbindungen an die Eschollbrücker Straße) an der noch zu bauenden Westtangente durch den Westwald hängen bleiben. Eine Verbindung nach Norden lässt lediglich die bereits existente Kleyerstraße, die sich bislang um die Konversionsflächen herumwinden musste, die das auch zukünftig tun soll und auf der das nach wie vor einzige ÖPNV-Medium – der K-Bus – weiterhin fahren soll. Weder über die Gleisanlagen am Eingang Hilpertstraße, die bislang in die Kasernengelände führten, noch über die Schepp Allee mit ihrer Brücke über die Main-Neckar-Bahn soll das Quartier zukünftig einen Zugang er- bzw. behalten.

Das lässt sich nur so auf den Punkt bringen: **Die „Vorzugslösung“ verfestigt einen Fremdkörper im Stadtraum und zerstört den Stadtrand zum Wald.**

Man könnte noch viel zu diesen Variantendiskussionen erörtern. Hier seien nur zwei weitere Anmerkungen gemacht:

a) Realisierbarkeit einer zentralen T-Online-Allee-Achse

Die in Abb. 10 vorgeschlagene Straßenbahntrassierung wählt einen sehr direkten Weg vom Hauptbahnhof ins Quartier, der weitestgehend zur Verfügung steht (v.a. die Brücke über die Main-Neckar-Bahn müsste dafür noch erweitert werden). Lediglich die T-Online-Allee könnte Probleme bereiten, weil sie im Zuge der Telekom-Quartiersentwicklung trotz der Zuwachsprognosen wie eine verkehrsberuhigte Nebenstraße ausgebaut wurde. So muss sich der K-Bus, der dies Gebiet erschließen soll, sogar durch eine Straßenverschwenkung quälen, an der er regelmäßig mit den dicken Dienstwagen der Telekom in Konflikt gerät.

Nun haben aber die Verkehrsgutachter in einem ihrer vielen Pläne nachgewiesen, dass eine Ertüchtigung dieser Allee durchaus möglich ist (Abb. 12). Ihnen ging es allerdings darum, einen vierstreifigen Ausbau der T-Online-Allee für *motorisierten* Verkehr darzustellen. Doch unschwer könnte man auch zwei dieser Streifen für eine eigenständige ÖNPV- bzw. Straßenbahntrasse verwenden:

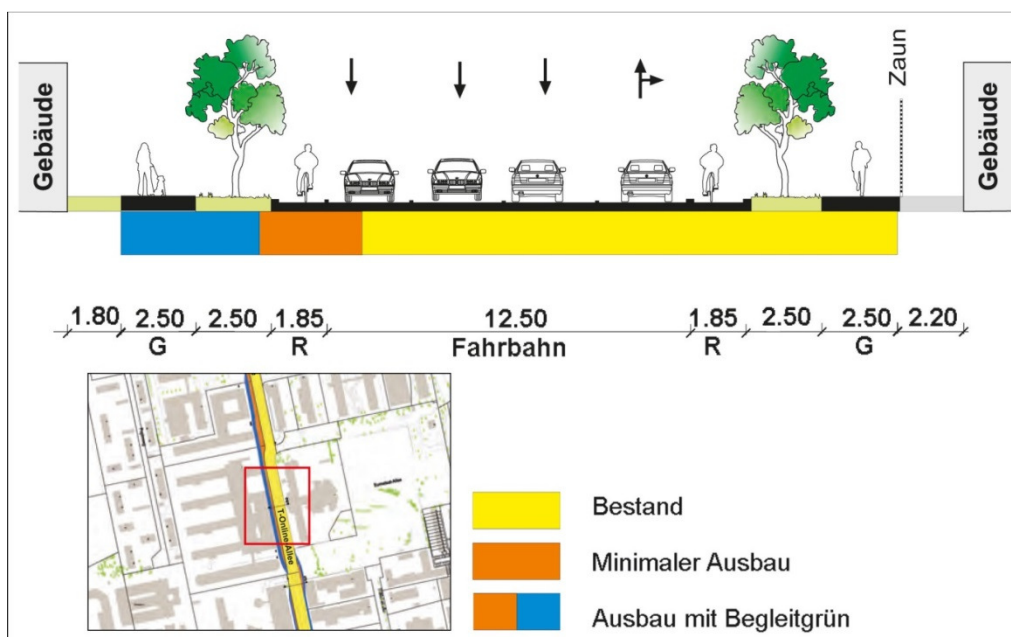


Abb. 12: Querschnitt durch die T-Online-Allee an ihrer engsten Stelle im Zuge einer Straßenbahntrasse im Sinne von Abb. 10 (zur Lage des Schnitts siehe Übersichtsplan unten links). Durth Roos zeigen, dass ein vierspuriger Ausbau – zudem als Allee – möglich ist. Die zwei mittigen

der hier konzipierten vier MIV-Spuren sollte man allerdings als Straßenbahntrasse ausbauen (Abb. nach Anlage 6.2 zu Variante 4 der Variantenuntersuchung von 2012).

b) Folgewirkungen einer Quartierserschließung über eine Westtangente

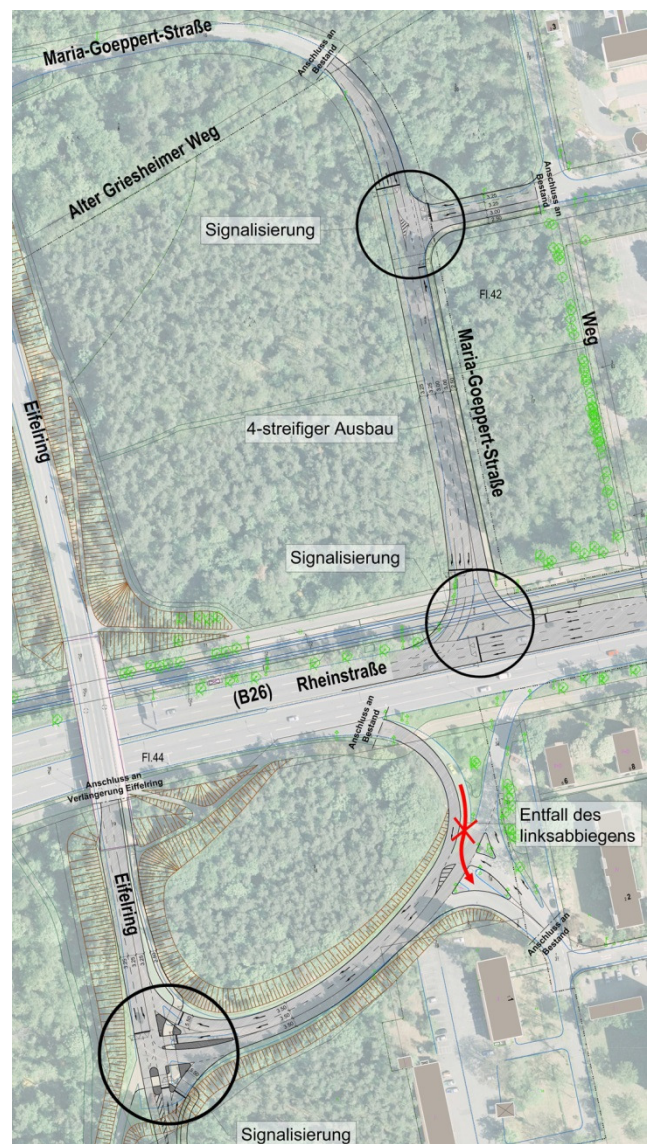
Die zweite Anmerkung betrifft Konsequenzen, die aus einer Westtangente im Westwaldrand erwachsen. Denn nicht nur dieser Waldrand wird zerstört und die Zugänglichkeit des Westwaldes unterbunden. Weitere Waldeingriffe würden *nördlich* der Rheinstraße stattfinden:

Sämtliche Verkehre aus dem Quartier – Durth Roos rechnen mit 9.000 Kfz-Bewegungen nach Norden (und unerklärterweise nur 6.000 nach Süden, Variantenuntersuchung S. 1) – müssen zunächst über die Eifelringbrücke die Rheinstraße queren und sodann über das große Straßenohr der Maria-Göppert-Straße zur Rheinstraße zurückkehren (Abb. 13 auf der nächsten Seite). Wo dort zurzeit nur *eine* Einfädelungsspur besteht, sollen zukünftig – zu Lasten des umgebenden Waldes – *drei* Aufstellspuren eingerichtet werden, über die die Verkehre in die Rheinstraße strömen ... falls die dort ebenfalls verkehrenden Straßenbahnen dazu Zeit lassen. Die systematische Missachtung von ÖPNV-Belangen in den MIV-orientierten Verkehrsgutachten schlägt sich also auch hier nieder; ebenso der Drang zur Abkopplung des Südwest-Quadranten von der Stadt. Denn das Einbiegen vom Eifelring-Ohr ins Telekom-Quartier soll auch noch unterbunden werden (vgl. den roten Eintrag in Abb. 13).

Irritierend ist dieser riesige Aufwand aber auch deshalb, weil man sich allmählich fragen muss, wie Verkehre aus dem Konversions-Quartier in Richtung Kernstadt und vor allem darüber hinaus in die Pendlerquellen des östlichen Landkreises kommen sollen.

Die aufwändige Rheinstraßenanbindung durch Westtangente und Eifelring-Ohren ist vor allem Verkehren zu den Autobahnen im Westen zgedacht, dem Abbiegen Richtung Innenstadt bleibt nur eine versteckte Spur (verborgen in Abb. 12). Angesichts der in Abb. 11 gezeigten weitgehend gekappten Verbindungen gäbe es als Alternativen nur noch den Umweg über Kleyerstraße und Hilpertstraße in die T-Online-Allee, über deren „verkehrsberuhigende“ Verschwenkungen sich dann die ostorientierten Verkehre quälen können, oder über den bereits belasteten Haardring.

Abb. 13 (rechts): Konzeption des Straßenausbaus rund um die Eifelringbrücke zwecks Auffädelung von Verkehren aus dem Südwest-Quadranten in die Rheinstraße Richtung Autobahnen. Wie der rote Vermerk zur Kappung des Linksabbiegens zeigt, soll zukünftig an diesem Knoten eine Zufahrt zum Telekom-Gelände nicht mehr möglich sein – alles soll über die Westtangente im Westwald fahren!



Mit dieser Planungslücke rächt sich, dass die Verkehrsgutachten keinen Gedanken darauf verwenden, wo die Pendler eigentlich herkommen (vorrangig aus Osten). Dazu noch mehr im nächsten Abschnitt 5.

Alternativ wäre eine Abwicklung des zusätzlichen MIV über die Trasse „Kavalleriesand“ deutlich einfacher (vgl. die lila Straßenlinien im Alternativkonzept der Abb. 10). Diese Straße hat noch erhebliche Kapazitäten, der Anschlussknoten an die Rheinstraße – auch zum Abbiegen nach Westen in Richtung Autobahnen – existiert. Es bedarf hier keiner umständlichen Brücken und Ohren wie am Eifelring. Dieser Rheinstraßenknoten würde zudem mit dem Bau einer Straßenbahn gemäß Abb. 10 entlastet (entfallender K-Bus, weniger MIV-Abbieger in den Kavalleriesand). Dieser Knoten könnte zudem weiter entlastet werden, wenn die Straßenbahnlinie nach Griesheim im Zuge des dringend erforderlichen Rheinstraßenbrücken-Neubaus in die nördliche Randlage verlegt würde.

5. Verkehrszahlen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Dreh- und Angelpunkt aller Verkehrsplanungen ist die Anzahl der zu erwartenden Wege, die Beschäftigte, Kunden und Lieferanten in einem Quartier zurücklegen. Wesentlich sind ferner die Entscheidungen, mit welchen Verkehrsmitteln sie diese Wege erledigen. Wir wollen dies hier nicht an Hand irgendwelchen Annahmen diskutieren, sondern möglichst an Hand von Daten, die bereits für das nördlich benachbarte Telekom-Gelände (ehemaliges FTZ-Gelände) vorliegen, so dass Vergleiche gezogen und die Untersuchungsergebnisse eingeordnet werden können.

Das Planungsbüro Mörner+Jünger hatte in einem Verkehrsgutachten für den ehemaligen FTZ-Bereich im Südwest-Quadranten der Weststadt jene Daten der nachfolgenden Tabelle 1 zusammengestellt. Sie bedürfen der Erläuterung, was nachfolgend geschieht:

Mörner+Jünger-Gutachten von 2002 für das FTZ-Gelände (Sireo-Projektentwicklung)				
Parameter	Stadt	Umland	Stadt	Umland
alle Fahrten zukünftig zusätzlich Beschäftigter pro Tag (nur eine Richtung!)	6.500 = 100 %		2.080 (32 %)	4.420 (68 %)
MIV-Anteil (Modal Split)	65 %	85 %	1.352	3.757
PKW-Besetzung	1,05		1.288	3.578
Anwesenheitsquote	85 %		1.095	3.041
Summe Kfz / Tag und Richtung			4.136	

Tabelle 1: Berechnung der Kfz-Fahrten zusätzlicher Beschäftigter im Telekom-Quartier (ehemaliges FTZ) nach dem Mörner+Jünger-Gutachten 2002, Tabelle 6, S. 9)

Verdienstvoll ist zunächst, dass hier die **Verkehrsdaten nach Stadt und Umland differenziert** werden (was Durth Roos *nicht* tun). Man sieht sofort ein wesentliches Problem: wie der hohe 2/3 Umlandanteil das Quartier erreichen kann bzw. soll (worauf auch das Durth Roos-Gutachten nicht eingeht).

Zur Tabelle 1 sind folgende Einschränkungen zu beachten:

- Die Tabelle stellt lediglich **Fahrten in eine Richtung** dar. Die Gesamtmenge der erwarteten Fahrten pro Tag im Quartier ergibt sich also in etwa aus Verdoppelung der rot unterlegten Endzahlen.
- Die Tabelle stellt lediglich die Fahrten dar, die die (damals erwarteten) **zusätzlichen Nutzungen** im Telekom-Quartier generieren werden, der damalige Bestandsverkehr ist also *nicht* enthalten.
- Die Angaben für „alle Fahrten“ erfassen nur die Anzahl der **im Quartier Beschäftigten**, hingegen keine Besucher oder Lieferanten. Die Beschäftigtenzahl haben Mörner+Jünger aus Durchschnittszahlen pro Quadratmeter Nutzfläche ermittelt. Danach hätten damals bei Gutachtenerstellung rechnerisch 1.800 bis 2.400 Menschen im FTZ-Quartier gearbeitet (reale Zahlen wurden nicht erhoben). Durch die zusätzliche Bebauung seien weitere 5.200 Beschäftigte (später im Gutachten dann auf 5.100 abgerundet) zu erwarten gewesen. Diese zusätzlichen Beschäftigten würden Verkehrsbewegungen produzieren, die in der obigen Tabelle errechnet werden.
- Die Tabelle berechnet nur jene Verkehrsanteile, die **mit PKW**, also im „Motorisierten Individualverkehr (MIV)“ durchgeführt werden. Sie berücksichtigt dabei eine (real seltene) Mehrfachbesetzung dieser PKW (Nutzerfaktor 1,05) und außerdem die Tatsache, dass nicht immer alle Beschäftigten in ihrem Betrieb anwesend sind (Anwesenheitsquote 85 %).

Daraus errechneten sich für das ehemalige FTZ-Gebiet nach Ausbau der damals geplanten Nutzungen **4.136 zusätzliche PKW-Bewegungen von dort zukünftig Beschäftigten je Richtung und Tag**.

Ein Vergleich mit den Konversionsflächen südlich des Telekom-Quartiers fällt nicht ganz leicht, weil das Durth Roos-Verkehrsgutachten die Daten nicht auf gleiche Weise aufbereitet und zudem kaschiert.

Diese Kaschierung betrifft zunächst die Beschäftigtendaten. Sie werden nicht dort ermittelt, wo sie gebraucht werden, nämlich in der Berechnung der zu erwartenden Verkehrsmengen. Tabelle 2 holt dies unter Anwendung von Eckwerten aus dem Gutachten nach:

Nutzung	BGF (Durth Roos-Tab. 8 / S. 36)	Beschäftigte / 100 m² (Durth Roos Tab. 6 / S. 35)	Beschäftigte (hier errechnet)
Büro	252.100	2,86	7.210
Gewerbe	203.000	1,42	2.883
Produktion	73.000	1	730
Summe			10.823

Tabelle 2: Berechnung der (an dieser Stelle im Durth Roos-Gutachten nicht ausgewiesenen) Zahl zusätzlich Beschäftigter auf den Konversionsflächen, nach Durth-Roos-Eckwerten aus den angegebenen Tabellen („BGF“ = Bruttogeschossfläche)

Aus den von Durth Roos angenommenen Bruttogeschossflächen (BGF) für gewerbliche Nutzungen und den ebenso von Durth Roos angenommenen Quoten für Beschäftigte pro 100 m² Nutzfläche errechnet sich also die stolze Zahl von 10.823 Beschäftigten.

Auch hier gilt: dies sind **zusätzliche** Beschäftigte, weil der gegebene Beschäftigtenbestand in dieser Berechnung nicht erfasst ist. Gemessen an den zusätzlichen Beschäftigten von 5.100 bis 5.200 im Telekom-Quartier (Mörner+Jünger) gehen also Durth Roos in ‚ihrem‘ Gebiet von einer annähernd doppelt so großen Zahl aus – bei in etwa vergleichbaren Geländegrößen.

Die bereits bestehenden Arbeitsplätze im Quartier werden von Durth Roos *nicht* beziffert (sie wurden wohl auch nicht erhoben), so dass keine Gesamtbeschäftigtenbilanz aufgestellt werden kann. Man muss aber dabei bedenken, dass sich vorhandene Betriebe, insbesondere die Firmen Döhler und Wiest in wesentliche Teile der Konversionsflächen ausbreiten wollen, ohne dass dies zu relevanten Beschäftigtenzuwächsen führen soll. Insofern erscheinen die angenommenen Beschäftigtenzahlen auf den restlichen Flächen als ausgesprochen fragwürdig.

Betrachten wir das an einem realen Beispiel. Die Firma **Alnatura** will die Fläche in der südwestlichen Spitze des Konversionsgebiets für ihre Deutschlandzentrale nutzen, die von Bickenbach nach Darmstadt verlagert werden soll. Das ist bei den Verkehrsgutachtern die Verkehrszelle 9 mit einer Grundfläche von 55.500 m² (Abb. 14 auf der nächsten Seite).

Das Gutachten nimmt für Büronutzungen (um die es sich bei Alnatura handeln wird) eine Grundflächenzahl (GFZ) von 1,2 an, so dass sich eine Bruttogeschossfläche (BGF) von (55.500 m² * 1,2 =) 66.600 m² ergibt (alles nach Tabelle 8 des Gutachtens auf S. 36). Für Büronutzungen nimmt das Gutachten ferner eine Nutzungsdichte von 2,86 Beschäftigten pro hundert Quadratmeter BGF an (Tabelle 6 auf S. 35). Daraus ergibt sich eine **rechnerische Beschäftigtenzahl von 1.905 Personen** für diese Fläche.

Tatsächlich wird die Firma Alnatura (Angaben in der Tagespresse von Anfang Juli 2014) rund 5 Hektar kaufen (das entspricht rund 50.000 m²), auf denen sie (nur!) **tatsächlich 500 Beschäftigte** arbeiten lassen wird. Diese reale Nutzung kommt also nur auf gut **ein Viertel jener Nutzung**, die Durth Roos in ihrem Verkehrsgutachten unterstellen. Entsprechend überzogen sind dann auch die berechneten Verkehrszahlen, die sich aus den Beschäftigtendaten ergeben und mit denen dann durchgängig weitergearbeitet wird.

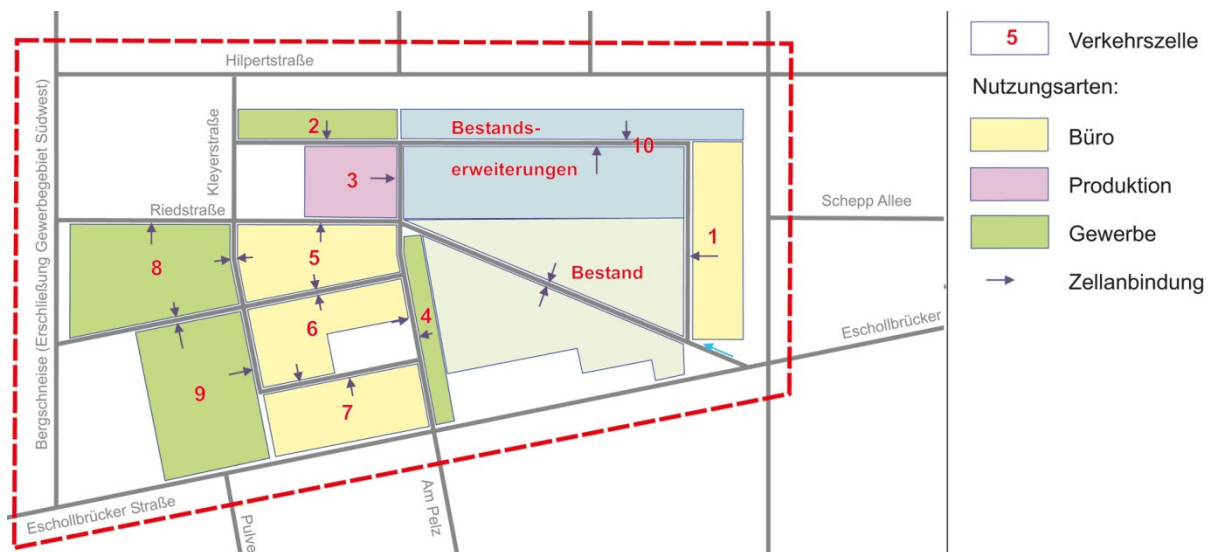


Abb. 14: Verkehrszellen nach Anlage 25 zum Verkehrsgutachten. Die Bestandserweiterungen in der Zelle 10 (blaue Flächen) – v.a. den Firmen Wiest und Döhler zugesprochen – wurden bei den Berechnungen der Zusatzverkehre **nicht** berücksichtigt, die nur die Zellen 1 bis 9 zugrunde legen.

Den Durth Roos-Bearbeitern waren ihre Zahlen wohl selbst unheimlich. Jedenfalls haben sie die Daten mehrfach abgeschwächt:

In einem ersten Schritt wurden die Beschäftigtendaten, wo sie an ganz anderer Stelle im Gutachten dann doch noch ausgewiesen werden, teilweise kräftig nach unten gerundet, so dass sie optisch unter die 10.000-er Schwelle rutschen (Tabelle 3):

Nutzung	BGF (Durth Roos Tab. 8 / S. 36)	Besch. / 100 m ² (Durth Roos Tab. 6 / S. 35)	Beschäftigte (errechnet in Tabelle 1)	Beschäftigte (Durth Roos Tab. 15)
Büro	252.100	2,86	7.210	6.200
Gewerbe	203.000	1,42	2.883	2.800
Produktion	73.000	1	730	700
Summe			10.823	9.700

Tabelle 3: Vergleich der hier berechneten Zahl zusätzlich Beschäftigter (hiesige Tabelle 1) mit den an anderer Stelle von Durth Roos ausgewiesenen zusätzlichen Beschäftigtenzahlen.

Die offenbar überzogene Dimension hat sich damit allerdings nicht geändert. Doch bleiben wir bei den Durth Roos-Zahlen aus Tabelle 3 und errechnen daraus die zusätzlichen Verkehrswege dieser Beschäftigten pro Tag (Tabelle 4):

Nutzung	Beschäftigte (Durth Roos Tab. 15, S. 64)	Faktor Wege (Durth Roos Tab. 6)	Wege
Büro	6.200	2,8	17.360
Gewerbe	2.800	2,8	7.840
Produktion	700	2,3	1.610
Summe	9.700		26.510

Tabelle 4: Berechnung der Wege pro Tag, die von zusätzlich Beschäftigten in unterschiedlichen gewerblichen Nutzungen auf den Konversionsflächen generiert werden sollen. Eckdaten nach dem Verkehrsgutachten.

Wendet man auf diese Wegezahl nach Division durch 2 ($\Rightarrow$ Wege je Richtung) die obige Mörner+Jünger-Berechnung in Tabelle 1 zur Zahl der PKW-Bewegungen pro Tag und Richtung an, so ergibt sich folgende Tabelle 5:

Wege der zusätzliche Beschäftigten im Konversionsgebiet nach Durth-Roos – Berechnungsverfahren nach Mörner+Jünger (Tabelle 1)				
Parameter	Stadt	Umland	Stadt	Umland
alle Fahrten zusätzlich Beschäftigter pro Tag (nur eine Richtung!)	(26.510/2 =) 13.255 = 100 %		4.242 (32 %)	9.013 (68 %)
MIV-Anteil (Modal Split)	65 %	85 %	2.757	7.661
PKW-Besetzung	1,05		2.626	7.297
Anwesenheitsquote	85 %		2.232	6.202
Summe Kfz / Tag und Richtung			8.434	

Tabelle 5: Berechnung der zusätzlichen Kfz-Bewegungen pro Tag und je Richtung, die sich aus der Beschäftigtenzahl in Tabelle 4 ergeben, nach dem Berechnungsverfahren von Mörner+Jünger (hiesige Tabelle 1).

Je Richtung errechnen sich also bei Durth Roos aus den Aktivitäten *zusätzlich* Beschäftigter auf den Konversionsflächen insgesamt **8.432 Kfz-Bewegungen** je Tag und Richtung, die mit den damals prognostizierten 4.136 Kfz-Fahrten zusätzlich Beschäftigter im Telekom-Quartier zu vergleichen wären. Die Konversionsflächen würden damit aus Zusatznutzungen angeblich das Doppelte der Kfz-Bewegungen generieren wie das enorm verdichtete Telekom-Quartier. Die schon angemerkte Fragwürdigkeit dieser Prognose bestätigt sich.

Diese Befunde haben wohl auch den Durth Roos-Bearbeitern nicht eingeleuchtet. Und so nennen sie in der schon zitierten Tabelle 15 für zusätzliche Beschäftigte lediglich **5.700 Kfz-Bewegungen** pro Tag und Richtung, die aber immer noch deutlich über den Mengen des Telekom-Quartiers liegen.

Wie kommt diese Diskrepanz – 5.700 gegen 8.433 KFZ-Bewegungen – zustande? Wesentlicher Grund ist, dass Durth Roos in ihren Berechnungen einen ganz anderen **Modal Split** annehmen, den sie aus Regelwerken bezogen haben. Statt der auf die Darmstädter Realitäten abgestimmten MIV-Anteile bei Mörner+Jünger von 65 % (Darmstädter) und 85 % (Umländer) wählen Durth Roos für beide Verkehrserzeuger einheitlich **nur 49 % MIV-Anteil** (so z.B. ausgewiesen in Tabelle 6, S. 35) und meinen darüber hinaus, dass diese Quote durch „Mobilitätsmanagement“ – auch für die Umländer! – noch auf 45 % gedrückt werden könnte.

Im gesamten Gutachten und seinen unzähligen Anlagen findet sich nirgends ein Konzept, wie die Pendler, die insbesondere aus dem Osten Darmstadts kommen, anders als mit dem Auto in die Konversionsflächen gelangen sollen. Insbesondere wird auch keinerlei ergänzende, also über den jetzigen K-Bus hinausgehende Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs eingeplant, mit der die große Zahl erhoffter Autoverzichter alternativ transportiert werden könnte (dazu mehr im nächsten Abschnitt 6). Die Daten, auf die sich die Unzahl der Pläne und Anlagen des Gutachtens gründen, sind also nicht das Papier wert, auf dem sie stehen. Das gilt dann notwendigerweise auch für die Konzepte, die daraus entwickelt wurden.

6. Unzureichende ÖPNV-Konzepte

Eins der größten Darmstädter Verkehrsprobleme ist der Pendlerverkehr, der vor allem aus dem Umland im Osten Darmstadts kommt und in die Gewerbegebiete im Westen der Stadt will. Eins dieser Pendlerziele ist in besonders stark wachsendem Maße der Südwest-Quadrant der Weststadt. Das beste Angebot für diese Pendler alternativ zum PKW sind prinzipiell die Bahnen, die am Darmstädter **Hauptbahnhof** ankommen. Deshalb wäre es besonders wichtig, von hier aus eine **leistungsfähige schnelle ÖPNV-Verbindung in den Südwest-Quadranten** der Weststadt anzubieten.

Selbst wenn die Verkehrsgutachter die Erwartung von weit über 20.000 Arbeitsplätzen stark übertrieben haben (vgl. oben S. 13), würde für ein Quartier dieser Größenordnung eine einfache Busanbindung nicht ausreichen. Zudem schlängelt sich der K-Bus unattraktiv durchs Quartier, was auch zukünftig so bleiben soll. Daher wäre eine ernsthafte Prüfung des Erschließungsvorschlages in Abb. 10 besonders wichtig.

Die Pendlerdominanz aus dem Osten hatten schon die Gutachter des Büros Mörner+Jünger 2002 ermittelt (Abb. 15). Für die Verkehrsgutachter von Durth Roos Consulting sind hingegen „großräumig“ gerichtete Verkehre Richtung Osten nur Verkehre „Richtung Darmstadt-Ost/Zentrum“ (S. 16). Eine Analyse der Pendlerbewegungen und Überlegungen zu deren Bewältigung – alternativ zur Durchquerung der Stadt und alternativ zum Auto – findet nicht statt.

Während zum motorisierten Individualverkehr in den Verkehrsgutachten jeder Parkplatz dahingegen analysiert wird, ob er schräg oder straßenparallel zu beparken ist und jeder irgendwo abbiegende PKW akribisch erfasst wird, bleibt die **ÖPNV-Analyse** ein schwarzes Loch. Die Bestandsanalyse (2.1.2) beschränkt sich auf die Feststellung, dass die „heute genutzten Flächen“ über die Haltestellen der K-Bus-Linie im 300 m-Radius erreichbar seien. Irgendeine Überprüfung, ob die heutige Linienführung sinnvoll oder aber spätestens mit Öffnung der Konversionsflächen verbesserungsbedürftig sei, unterbleibt ebenso wie die Überprüfung der Leistungsfähigkeit dieser einfachen Bus-Anbindung. Passend zu dieser eklatanten Einseitigkeit im Verkehrsgutachten werden auch bei der Ermittlung des „Grundverkehrsaufkommens“ lediglich Daten zum motorisierten Individualverkehr ermittelt, hingegen keine Fahrgastzahlen zur aktuellen ÖPNV-Nutzung (Ziff. 2.3). Und die „Feststellungen der Verkehrsqualität im Bestand“ (Ziffer 2.4) beziehen sich selbstredend ebenfalls nur auf den MIV.

Diese Missachtung der ÖPNV-Belange hat im Quartier bereits Geschichte: Schon bei der **Entwicklung des ehemaligen FTZ-Geländes** fiel dem ÖPNV eine Mauerblümchenrolle zu. Man bedenke, dass hier ausgehend von geschätzten 1.800 bis 2.400 vorhandenen Arbeitsplätzen ein Anstieg der Beschäftigtenzahl auf an die 7.000 erwartet wurde (der inzwischen auch eingetroffen ist). Doch das ÖPNV-Angebot wurde nicht ausgebaut, sondern eher noch reduziert. Abb. 16 zeigt die damals geplanten Änderungen – links die Situation vor und rechts der Plan für die Situation nach Entwicklung des FTZ-Geländes:

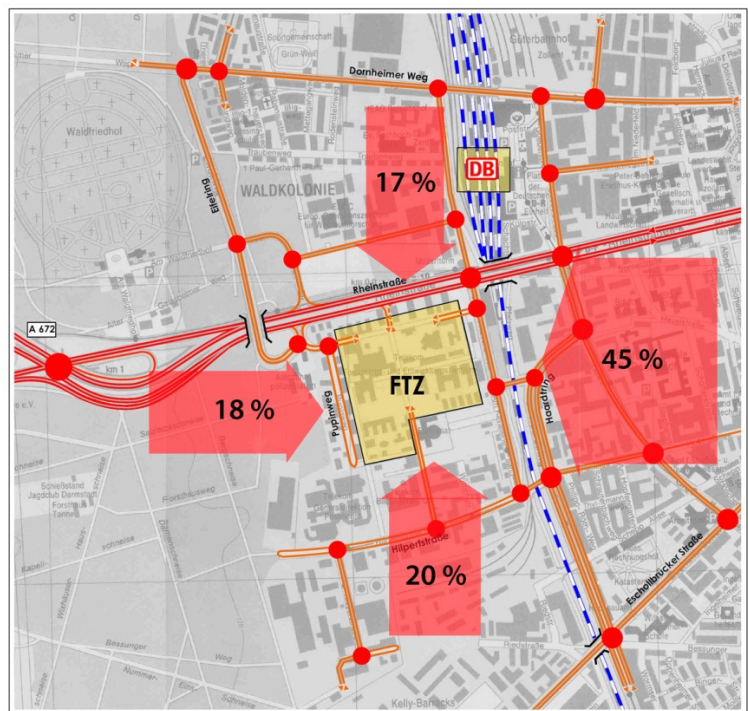
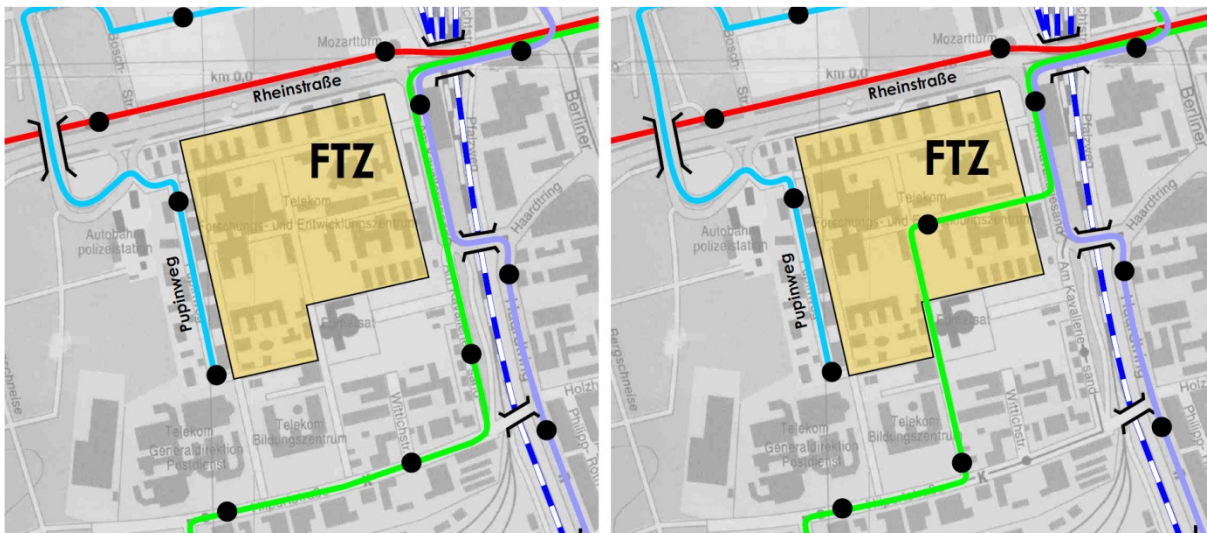


Abb. 15: Darstellung der Pendlerströme nach Herkunftsrichtungen in mengenproportionalen Pfeilen (nach Daten des Mörner+Jünger-Verkehrsgutachtens für das ehemalige FTZ-Areal, 2002). Der meiste Verkehr kommt mit 45 % von Osten.

Abb. 16: ÖPNV-Situation vor der FTZ-Entwicklung (links) sowie geplante ÖPNV-Erschließung nach Öffnung des FTZ-Geländes (rechts). Real wurde eine Haltestelle des K-Busses (grün) wie geplant ins Gebiet umgelegt, die Andienung Pupinweg durch den W-Bus (blau) jedoch eingestellt (nach den Anlagen 7.1 und 7.2 des Verkehrsgutachtens 2002).

Da das FTZ-Gelände nach außen hermetisch abgeschlossen war, konnte die isoliert dahinter liegende Siedlung am Pupinweg früher nur durch eine spezielle Buslinie über die Eifelring-Brücke erreicht werden (in Abb. 16 hellblau). Der Plan (Abb. 16 rechts) sah den Fortbestand dieser Linie vor, tatsächlich wurde diese Linie aber aufgegeben. Ansonsten wurde lediglich eine K-Bus-Haltestelle ins Gebiet umgelegt und eine zweite aus der Hilpertstraße etwas verschoben (hellgrüne Linie). Vor wie nach der FTZ-Entwicklung endete diese K-Buslinie in der Kleyerstraßen-Ödnis kurz vor dem Waldrand hinter dem Nathan Hale Depot (unterhalb des Randes von Abb. 16).

Die Verkehrsgutachter wollen an dieser Situation auch mit Entwicklung der Konversionsflächen grundsätzlich nichts ändern. Auch in Zukunft soll der K-Bus die nun an sich offene Kasernenfläche des ehemaligen Nathan-Hale-Depots umfahren. Die einzige „Verbesserung“ soll darin bestehen, dass der Bus dann noch ein wenig weiter das Quartier durchkurvt (Abb. 17 auf der nächsten Seite).

Während die umwegige Bus-Führung im Westen eine Erschließung bis in die Waldränder abdeckt, bleibt ausgerechnet das Kerngebiet der größten Firma im Quartier mit den bedeutendsten Erweiterungsplänen – die Fa. **Döhler** Natural Food & Beverage Ingredients – unerreicht (vgl. Lücke in den grünen Erschließungsradien in Abb. 17). Warum man nicht (im Sinne der mit Abb. 10 vorgeschlagenen zentralen Achse) wenigstens eine zentrale Buslinienführung erwogen hat, die dann auch Döhler sowohl besser als auch schneller auf der wichtigsten Relation zum Hauptbahnhof bedienen würde, bleibt unerörtert.

Für all diejenigen (leider sind das aus Zeitdruck, Überlastung und was für Gründen auch immer oft auch die meisten), die lediglich *Zusammenfassungen* von Gutachten lesen, haben die Verkehrsgutachter in ihrer Zusammenfassung auf S. 72 noch eine Aussage parat, die an Täuschung denken lässt:

Neben der Erschließung für den Kfz-Verkehr wurde ein besonderes Augenmerk auf eine bedarfsgerechte Erschließung durch den ÖPNV ... gelegt.

Diese Täuschung wird man allerdings nur durchschauen, wenn man auch den umfänglichen „Rest“ dieses Gutachtens sorgfältig zur Kenntnis genommen hat. Die einschlägigen Stellen wurden vorstehend zitiert.

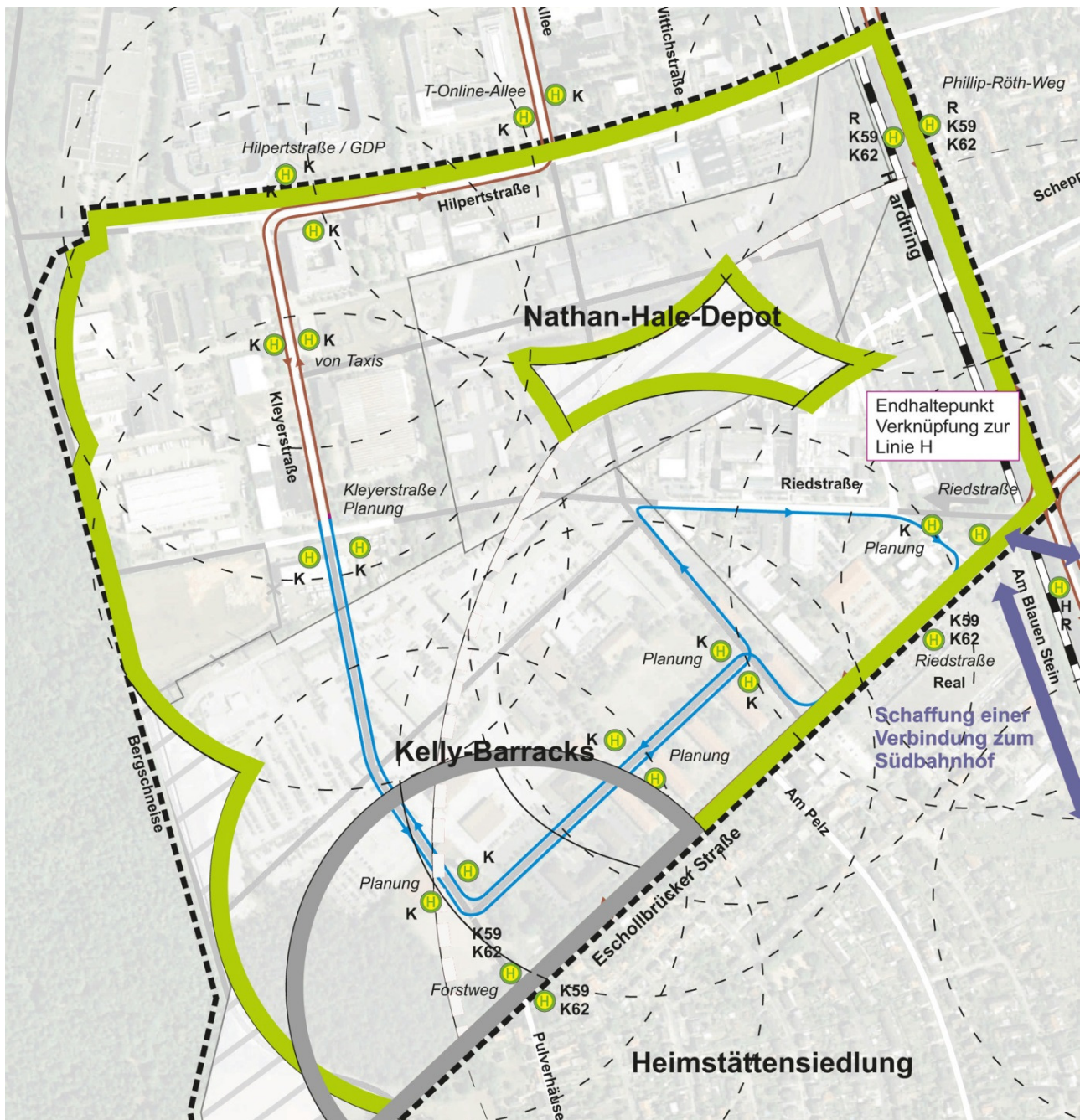


Abb. 17: ÖPNV-Konzept nach Anlage 21 der Verkehrsuntersuchung. Vorgesehen ist lediglich eine Verlängerung der aktuellen K-Buslinie (braun, oben links) über eine weitere Schleife durch die Kelly Barracks in eine große Endschleife (blaue Fortsetzungen). Grün und grau: Erschließungsradien um mögliche Haltestellen.

Auch zum ÖPNV ließe sich noch allerlei mehr sagen. Hier nur drei ergänzende Anmerkungen:

a) Die Alternative einer Straßenbahn

Aus einer versteckten Anmerkung im Gutachten ergibt sich, dass anderen Akteure durchaus mehr einfiel als lediglich eine K-Bus-Verlängerung (Verkehrsuntersuchung Ziff. 3.1.5, S. 28):

Neben den Busvarianten bestehen seitens der HEAG mobilo Überlegungen, eine Straßenbahnlinie aus Richtung Rheinstraße in das Gebiet hinein oder über die Eschollbrücker Straße am Gebiet entlang zu führen... Die HEAG mobilo führt zu diesem Thema derzeit eine Machbarkeitsstudie durch. Eine Straßenbahnführung durch die Konversionsflächen hindurch

wird derzeit nicht verfolgt, da sich die Anbindungssituation an die Rheinstraße baulich und verkehrstechnisch als schwierig darstellt.

Aus dieser Anmerkung folgt im Verkehrsgutachten – nichts! Die Verkehrsgutachter sehen sich nicht veranlasst, die angeblichen „Schwierigkeiten“ der „Anbindungssituation an die Rheinstraße“ näher zu beschreiben oder gar an ihrer Lösung zu arbeiten. Diese „Schwierigkeiten“ dienen hier lediglich dem Zweck, eine Straßenbahn gar nicht erst weiterzuverfolgen. Auch Linienführungen einer Straßenbahn, die in der angesprochenen „Machbarkeitsstudie“ untersucht werden sollen, werden nicht vorgestellt.

Nun könnten die Verkehrsgutachter zumindest die Möglichkeit offenlassen, dass die „Schwierigkeiten“ wenn nicht von ihnen, dann vielleicht von anderen Akteuren gelöst werden. Und sie sollten zumindest das Ergebnis der „Machbarkeitsstudie“ abwarten, ehe sie sich planerisch anders festlegen. Für diese Fälle sollte ein weitsichtiger Planer entsprechende Trassen freihalten. Das Gegenteil passiert hier jedoch: Die Durth Roos-Gutachten, die planungsrechtlich lediglich verkehrliche Voruntersuchungen sind, **schreiben die Gebietsstruktur in einer Weise fest, dass sich später keine Straßenbahn mehr ins Quartier hineinlegen lässt.** Dafür sorgt insbesondere die nahezu vollständige Abschneidung des Quartiers nach Norden (vgl. noch einmal Abb. 11). Die heute angesichts der noch völlig nutzungs offenen Kasernengelände gegebene Möglichkeit, eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung ins Quartier zu legen, wird auf diese Weise verbaut. Wie man an dem im März 2014 in Gang gesetzten Bebauungsplanverfahren W 46.1 sieht (Abb. 8), entspricht diese Strategie der ÖPNV-Verhinderung auch offensichtlich den Vorstellungen des Gutachterauftraggebers, der Stadt Darmstadt.

c) Die Berücksichtigung des Südbahnhofs

Südöstlich des Untersuchungsgebietes führt seit vielen Jahren der Darmstädter Südbahnhof ein trostloses Schattendasein. Die Gutachter haben ihn immerhin bemerkt. Was sie aber daraus folgern, ist ebenso trostlos wie die Situation des Bahnhofs selbst.

Abb. 18 (auf der nächsten Seite) zeigt die von den Gutachtern gezogenen Konsequenzen. Die Abbildung, die ganz oben links den Beginn des farbig angelegten Untersuchungsgebiets anschneidet, muss so lang ausfallen, weil der Südbahnhof rechts unten so weit weg liegt.

Die einzige Konsequenz, die im Gutachten gezogen wird, ist ein roter Pfeil mit der schlichten textlichen Ergänzung: *Zugang zum Bahnsteig.*

Heute ist der Südbahnhof allein von Osten (Haardring) zu betreten. Ein „Zugang“ von Westen – d.h. eine Brücke über die Gleise mit Abgängen, die heute auch Fahrstühle einschließen müssten – wäre also nötig, um ihn überhaupt von dort erreichbar zu machen. Doch damit ist noch nichts gewonnen. Denn dann müssten die Fahrgäste erst mal 500 m entlang von Bahngleisen und Kleingärten laufen, um überhaupt den *Beginn* des Konversionsgebietes zu erreichen. Diese Gutachterempfehlung nach dem Motto ‚Dann läuft mal schön!‘ tut richtig weh und spricht all den Bemühungen um ein „Mobilitätsmanagement“ (siehe nachfolgende dritte Anmerkung) Hohn. Gleichwohl wird – wieder in der Zusammenfassung des Gutachtens – behauptet:

Weiter wird ein geeigneter Zugang zum Südbahnhof vorgesehen.

Eine Lösung des nach wie vor offenen Problems wäre die Verlängerung der vorgeschlagenen Straßenbahn (Abb. 10) entlang der Main-Neckar-Bahn, über die Gleise am Südbahnhof hinweg, mit Zugang zu den Bahnsteigen, bis zum Straßenbahnknoten „Landskronstraße“. Das soll hier aber nicht weiter erörtert werden.

Abb. 18 (rechts): Ausschnitt aus dem „Verkehrlichen Rahmenplan“ im Umfeld des Südbahnhofs, das nicht zum Untersuchungsbereich des Plans zählte.

Eine kleinere Lösung wäre die Durchbindung der Buslinie durchs Konversionsgebiet bis zur Ostseite des Südbahnhofs. Das lässt sich aber mit dem unattraktiven Schlängelkurs nicht machen, den die Gutachter für diesen Bus im Konversionsgebiet beibehalten haben.

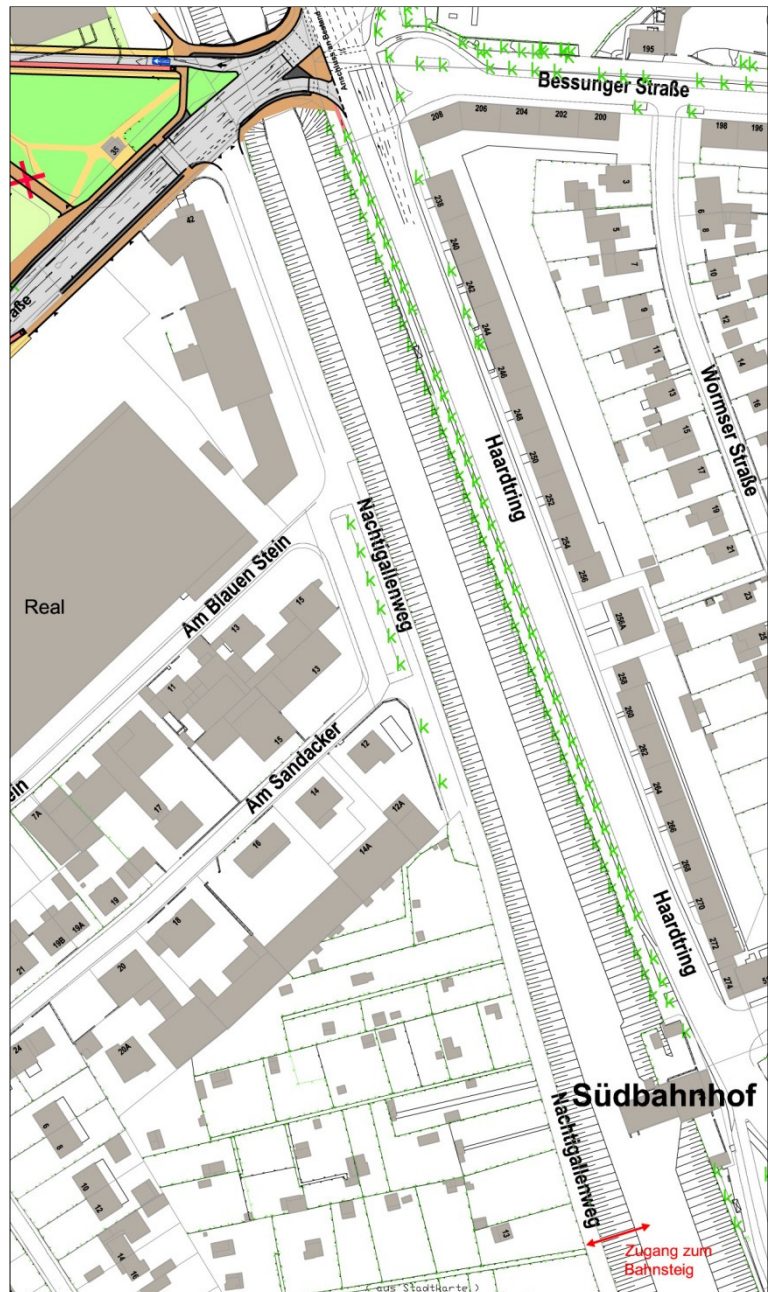
Eine dritte Möglichkeit bestünde darin, den Südbahnhof an den Knoten Eschollbrücker-Straße zu verlagern. Ein solches Vorhaben bedürfte aber nicht nur eingehender Voruntersuchungen, sondern auch seiner Integration in die überörtlichen Verkehrspläne.

c) Ein ergänzendes „Mobilitätsmanagement“

Das bemühte und sehr ausführliche Kapitel 6 der Verkehrsuntersuchung zu „Maßnahmen des **Mobilitätsmanagements** zur nachhaltigen Stärkung des Standortes“ hat offenbar ein anderer Autor verfasst als jene Autoren, die die traumatischen Verkehrszahlen und die planerische Missachtung von ÖPNV-Belangen zu verantworten haben. Hier wird eine Vielzahl von „weichen“ Maßnahmen geschildert, die „keine infrastrukturellen Maßnahmen voraussetzen“ und insgesamt „einer Verminderung der Verkehre dienen“ könnten. Leider stehen diese Maßnahmen auf tönernen Füßen. Denn ihr Effekt entsteht – abgesehen von Verkehrsvermeidung – vor allem durch Verkehrsverlagerung, also durch eine Änderung des Modal Splits:

Vor dem Hintergrund des stark belasteten bestehenden Straßennetzes ...soll der Autoverkehr zugunsten von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) und ... reduziert werden.

Wenn die Wege vom Hauptbahnhof ins Quartier zu weit sind, hilft nur noch der ÖPNV, für den aber keinerlei grundsätzliche Verbesserung geplant ist. Wenn die K-Busse voll sind, wird sich auch mit noch so viel „Mobilitätsmanagement“ niemand in die vollen Busse dazuquetschen lassen.



Anhang: Denkmalschutz für Stadtgeschichte

Gibt es einen Denkmalschutz, der nicht nur einzelne Bauwerke oder Ensembles, sondern auch die Strukturen einer Stadt bewahrt? Wenn man da nichts tut, bestimmen allein auf Rendite bedachte Investoren die Entwicklung der Stadtstrukturen. Sie bauen am liebsten rechteckige Grundrisse in rechtwinklige Straßensysteme. Spitze oder stumpfe Winkel in Gebäudegrundrissen, abknickende, aufspreizende oder dem Gelände folgende Wegeverbindungen, Variationen von Dichte und Weite usw., also all das, was wir vorzugsweise auf Reisen in ferne historische Siedlungen schätzen, aber vor allem auch in unserer Stadt schätzen sollten, wird von solcher Investorenaktivität überrollt. Die resultierenden Wohn- und Gewebebauten sehen überall gleich aus. Orte verlieren ihren Charakter (was sie dann durch „Stadtmarketing“ meist vergeblich wieder zu kompensieren suchen). Die Aufgabe von Stadtentwicklungsplanung ist es, den durchaus verständlichen Investoreninteressen einen übergreifenden Rahmen zu geben, sie zu orientieren, einzubetten und damit letztlich auch – ohne Bedarf an bloß äußerlichem „Stadtmarketing“ – deren Wirken zu fördern.

Für das am Rand der Odenwaldausläufer gelegene Darmstadt war die Ausgestaltung seiner Beziehungen in die Weite des Rheintals stadtbildprägend. Es entstanden vornehmlich zwei strahlenartige Wegesysteme (in Abb. 19 mit einer Karte von 1789 farbig hervorgehoben):

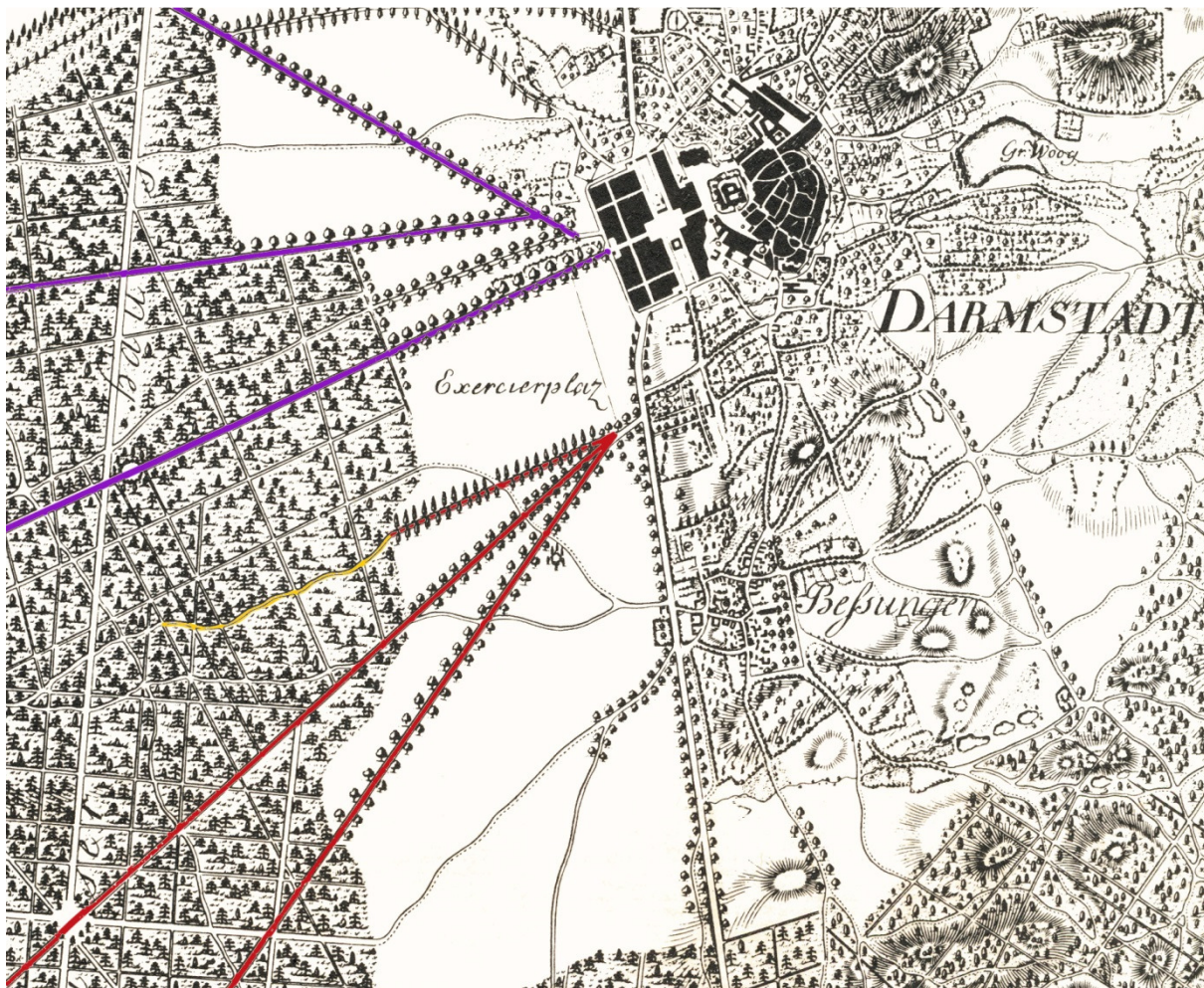


Abb. 19: Die Karte Darmstadts von 1789 zeigt die strahlenförmigen Verbindungen der Residenzstadt an den Odenwaldausläufern in die Rheinebene. Oben (lila) der Straßenstern aus den heutigen Rhein-, Bismarck- und Mainzer Straßen, unten (rot) der Straßenstern aus Holzhof- und Stadt- bzw. Schepp Allee sowie Eschollbrücker Straße. Die leicht durchgebogene Lage der heutigen Hilpertstraße im Weststadt SW-Quadrant ist durch einen gelb hinterlegten Waldweg bereits vorgeformt.

Hauptstrahl Darmstadts war schon immer die heutige **Rheinstraße**. Diese Achse vom Schloss über Luisenplatz und Mollerstadt reichte damals und reicht noch heute gradlinig bis nach Griesheim hinein. Von ihrem historischen Stadteingang am heutigen Kennedyplatz zweigte ein weiterer Strahl nach Weiterstadt ab, der heute nur noch rudimentär über Dolivo- und Mainzer-Straße zu verfolgen ist. Dazwischen hatte man einen dritten Strahl angelegt, der der heutigen Achse von Bismarck- und Dolivostraße folgt und damals zum großen städtischen Hofgut Gehaborn führte.

Ein ähnliches Strahlensystem begann südlich des historischen Exerzierplatzes. Der nördlichste Strahl – die heutige **Holzhofallee** – bildete die rheinstraßenparallele südliche Begrenzung dieses Platzes. Interessant ist, dass die Trassierung der heutigen Hilpertstraße im Südwest-Quadranten der Weststadt den weiteren, leicht nach Süden durchgeschwungenen Verlauf dieser damaligen Wegeverbindung in den Wald aufgegriffen hatte (in Abb. 19 gelb hinterlegt).

Der Hauptstrahl gen Südwesten durchlief Feld wie Wald und erreichte im Westwald einen großen Acht-Wege-Stern (über den heute die Autobahn A 5 läuft). Seine Begleitung durch schief wachsende Kiefernalleegebäude hat ihm den bis heute stadtbekannten Namen „**Schepp-Allee**“ gegeben. Sein eigentlicher und eindrucksvoll seine damalige Bedeutung unterstreichender Name war aber lange Zeit „Stadt-Allee“. Der südlichste der drei Strahlen bildet noch heute eine der wichtigsten Darmstädter Stadt-Umland-Verbindungen: die **Eschollbrücker Straße**.

Wie gehen nun unsere Verkehrsgutachter mit solcher Stadtgeschichte um? Auf S. 9 des Verkehrsgutachtens heißt es:

Mit allen Unternehmen wurden im Rahmen des Planungsprozesses erste Abstimmungs- und Informationsgespräche geführt... Insbesondere seitens der Döhler Gruppe sind die Abstimmungen zwischenzeitlich soweit, dass eine Erweiterung nach Norden unter Einbezug der Achse Schepp Allee in das erweiterte Firmengelände als gesetzt gelten. Die Wege- und Sichtachse Schepp Allee kann damit künftig nicht mehr aufrechterhalten bzw. nicht aktiviert werden.

Man achte angesichts solcher Ergebnislosigkeit vor Einzelinteressen auch auf die Feinheiten: nicht „Abstimmungen **mit** Döhler“, sondern „Abstimmungen **seitens** Döhler“. Döhler will Erweiterungsflächen für seinen Betrieb. Das ist legitim und kann auf Stadtentwicklungsbelange abgestimmt werden. Das heißt aber nicht, dass bereits die von der Stadt beauftragten Dienstleister (Verkehrsplaner) – und damit nicht mehr die zu solchen Entscheidungen berufenen Gremien – diese Flächen umstandslos herausrücken, diesen Verzicht als „gesetzt“ erklären, egal wie historisch wertvoll und stadtbildprägend die Flächen, Straßen und Achsen auch (gewesen) sein mögen. Diejenigen, die später über verbindliche Pläne zu entscheiden haben, werden diesen Verzicht vermutlich gar nicht mehr merken, weil sie das Gutachten der unüberschaubar vielen Dokumente, Pläne und Anlagen nicht gelesen haben und im fertigen Plan die Spuren dieser Entscheidung bunt übermalt sein werden. Und so widmet auch die Einleitung des **W 46.1**-Bauleitplanverfahrens für Döhler (Abb. 8) der alten wichtigen Stadt Allee bzw. Schepp Allee nicht den geringsten Vermerk oder Hinweis. Entsprechend fand dieser Tatbestand in der Entscheidung der Stadtverordneten keine Erwähnung.

Selbst die Erbauer der späteren Nathan-Hale-Depot- und Kelly-Barracks-Kasernen haben die alte Achse der Schepp Allee respektiert und in der Ausrichtung ihrer Kasernengebäude bewahrt. Sie läuft hier noch immer in ihrer historischen Führung hindurch und setzt sich auch im Westwald als Schneise fort.

Gut 60 Seiten später wird von den „Gutachtern“ dann noch ein Trostpflaster geklebt (S. 70, Ziff. 7 „Zusammenfassung und Ausblick“):

Als wesentliches Abstimmungsergebnis mit dem Städtebau ist der Entfall der bestehenden Sichtachse der Schepp Allee festzuhalten, da diese durch die geplante Erweiterung der Döhler Gruppe unterbrochen wird und künftig weder sichtbar noch öffentlich nutzbar sein wird. Das

städtebauliche Konzept sieht daher eine Betonung der zweiten bedeutsamen Achse im Gebiet vor. Die Riedstraße stellt eine direkte Verlängerung der Bessunger Straße aus dem historischen Bereich nach Westen dar.

Wo dies mit welchem „Städtebau“ abgestimmt worden sein soll, bleibt in allen Gutachtensunterlagen offen. Hingegen waren weder Riedstraße noch Bessunger Straße jemals eine „zweite bedeutsame Achse im Gebiet“. Die drei bedeutsamen Achsen wurden vorstehend erläutert. Eine Karte aus dem Jahre 1900 (in Abb. 20) zeigt demgegenüber, dass die heutige Bessunger Straße (damals noch „Bessunger Weg“, erst östlich der Heidelberger Straße eine „Bessunger Straße“) als unbedeutende Verbindung quer lief:

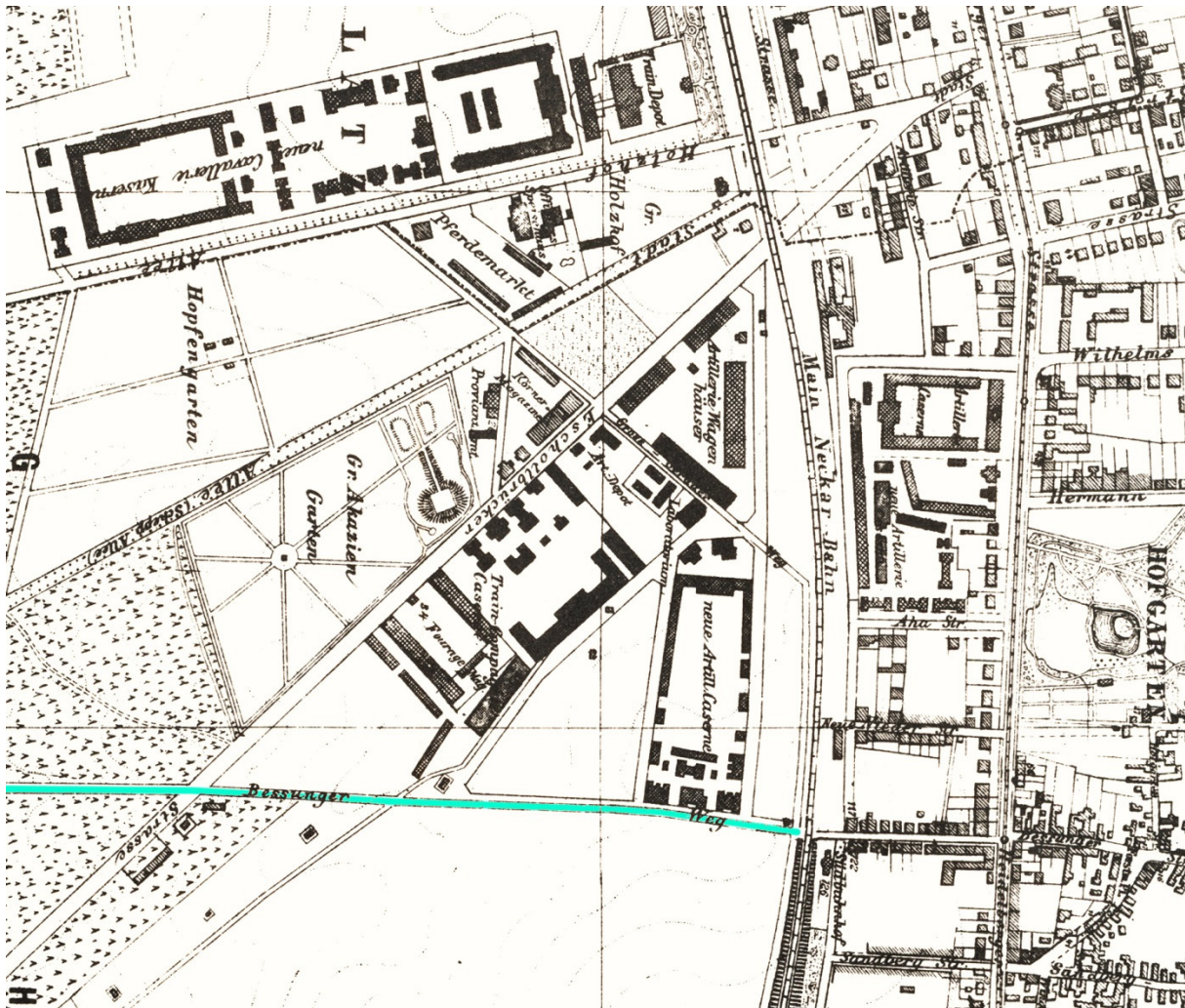


Abb. 20: Stadtkarte von 1900 – mit den beiden äußeren Wegestrahlen in den Südwesten von Darmstadt (Holzhofallee, Eschollbrücker Straße) begleitet von Kasernenbauten, und dem inneren Hauptstrahl (Stadt- bzw. Schepp Allee) zwischen Hopfen- und Akaziengarten. Auf diese zentrale Achse haben im Rahmen Darmstädter „Planungskultur“ beauftragte Fachingenieure mal so eben in einer Ergebnisadresse an eine Privatfirma verzichtet und empfehlen den ehemaligen „Bessunger Weg“ (unten grün markiert) als „bedeutsame“ Ersatzachse.

Diese Wegeverbindung der Bessunger Straße kann also die stadtbildrelevante Stadt- bzw. Schepp Allee nicht ersetzen. Und tatsächlich passiert das auch in den Verkehrsgutachter-Plänen *nicht*. Es bleibt nämlich beim heutigen abgehangenen Wendehammer der Bessunger Straße vor dem Haardring. Die bislang gekrümmt im Industriegelände geführte Riedstraße wird ein wenig begradigt, so dass man etwas direkter als heute von der Eschollbrücker Straße in sie hinein

abbiegen kann (Abb. 21). Diese Abbiegemöglichkeit wird aber als Einbahnstraße ausgeführt, aus der man nicht mehr herauskommen soll. Von einer „Achse“ kann also nicht die Rede sein.

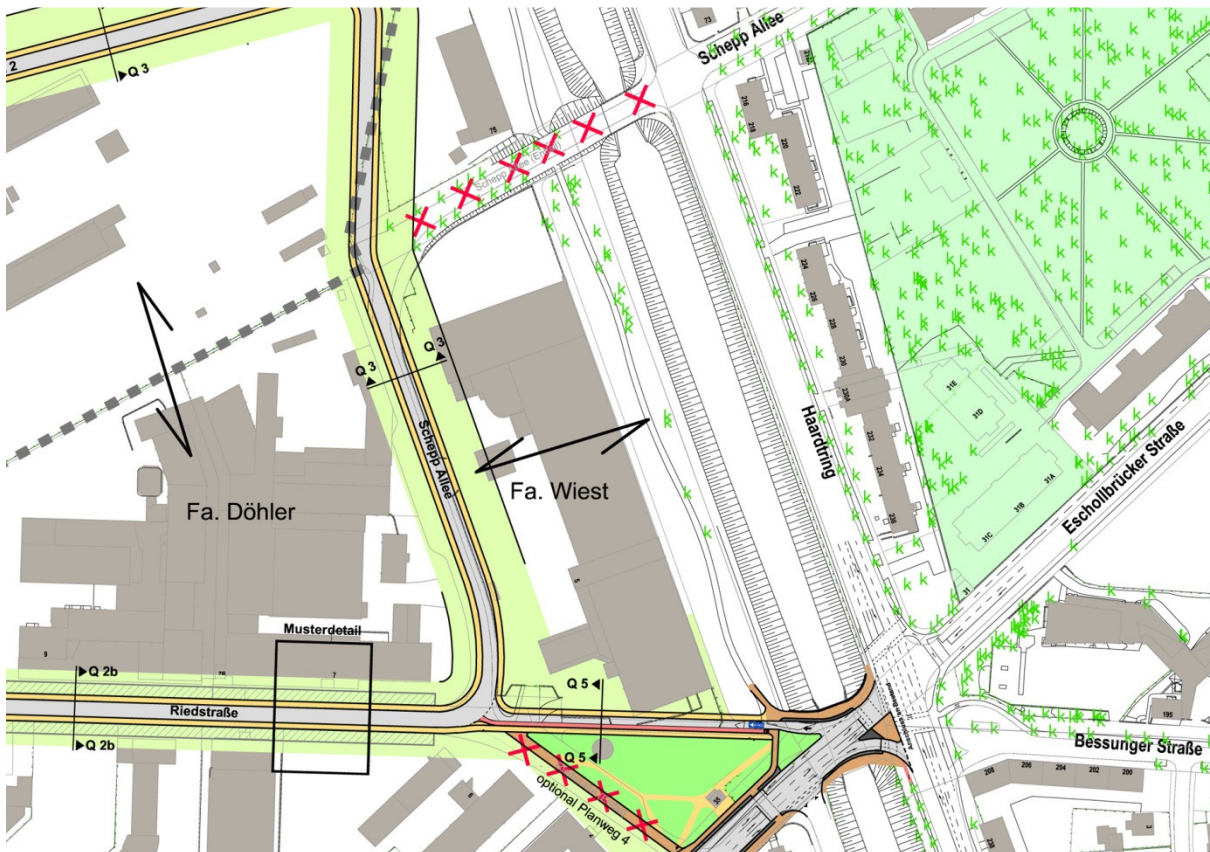


Abb. 21: Ausschnitt aus dem Verkehrsgutachten – Die reale Achse der Schepp Allee wird ausgeixt (oben), eine Scheinachse der Riedstraße als Verlängerung zur Bessunger Straße eingefügt (unten). Oben rechts der noch existente, aber schon stark baulich in Anspruch genommene „Akaziengarten“ (s.a. Abb. 20) zwischen Schepp Allee und Eschollbrücker Straße.

Natürlich sind auch historische Achsverbindungen nicht sakrosankt. Und so könnte man sich auch damit auseinandersetzen, wie sich die Fa. Döhler nach Norden erweitern kann, ohne dass die Schepp-Allee als öffentliche Straße weiterhin befahrbar ist. Eine Lösung zeigt zum Beispiel die Unterbrechung der Weiterstädter Achse (heute Dolivo- und Mainzer Straße) auf dem Betriebsgelände von Evonik (ehemals Röhm). Hier ist die Achse sichtbar geblieben, auch wenn sie als Betriebsgelände eingezogen wurde.

Die schlechtesten Lösungen sind jedenfalls solche Bastelarbeiten wie in den Verkehrsuntersuchungen zu den Konversionsflächen, wo sich neue Planstraßen mit alten Riedstraßenabschnitten orientierungslos um neu zugeschnittene Betriebsgelände winden und eine Alibilinie Richtung Bessunger Straße als „Achse“ ins Plänchen gezwängt wird. Wenn die Verkehrsgutachter und die sie beauftragenden städtischen Planer nur einen Hauch von Wolfgang Christs städtebaulichem Entwurf eingeatmet und sich von den Vorgaben einer Westtangente im Westwald freigemacht hätten, dann hätten Sie eine neue **zentrale Nord-Süd-Achse** im Quartier definiert, mit der eine ertüchtigte T-Online-Allee bis zur Eschollbrücker Straße verlängert wird. Diese Achse würde dem gesamten (erweiterten) Südwest-Quadranten der Weststadt ebenso einen klaren Charakter wie eine leistungsfähige Erschließung geben, zumal wenn man darauf eine Straßenbahnlinie führt. Diese Achse würde die historische Isolation und Einzäunung der Konversionsflächen aufheben und diese Flächen wie auch die südlich benachbarte Heimstättensiedlung in einen ganz neuen Stadtzusammenhang rücken. Diese Achse hätte sogar

ihre markanten Vorläufer im Achsensystem des 18. Jahrhunderts (vgl. noch einmal Abb. 19 mit der Karte von 1789), an die sich respektvoll gegenüber der Stadtgeschichte anknüpfen lässt.

Noch ist es für eine solche Perspektive nicht zu spät. Die kritische Auseinandersetzung mit den eingeholten Gutachten zeigt, dass es Alternativen gibt. Aber alle Beteiligten müssen bereit sein, ihre Ziele im Licht der Zusammenhänge zu überdenken. Das sinnvolle System des Voranschreitens einer Planung vom Allgemeinen (Regionalplan, Flächennutzungsplan) zum Besonderen (Bebauungsplan) muss dabei ernst genommen werden. Laufende Planungen dürfen nicht dazu dienen, vollendete Tatsachen zu schaffen und spezifische Rahmenbedingungen zu setzen, die dem Allgemeinen, einer gedeihlichen Entwicklung des Stadtganzen, zuwiderlaufen.

Michael Siebert, September 2014