

Pressemitteilung

Wiesbaden, 16.02.2023

Keine Südtangente für Bessungen

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) kritisiert die Anbindung Ludwigshöviertel

Darmstadt und das Verkehrsunternehmen HEAG-Mobilo haben zwei Planfeststellungen beantragt, mit denen eine zweispurige Verkehrsanbindung und eine neue Zufahrt zum Neubaugebiet Ludwigshöviertel durch den bewaldeten Grünzug „Der Pelz“ ausgebaut werden sollen. Damit einhergehend soll ein riesiger Verkehrsknoten und nachfolgend eine Verkehrsanbindung an die Bundesstraße 3 weitere erhebliche Waldverluste nach sich ziehen.

Die Hauptprobleme bei der Erschließung der ehemaligen Kasernen in Bessungen liegen in der Bauleitplanung und zwar in der Übernutzung der Flächen für den Wohnungsbau, ist die SDW der Ansicht. Diese sind im Ausnutzungsgrad und der maximalen Verdichtung für Wohnbau so extrem übergenutzt, dass für die notwendigen Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen kein Raum bleibt. Obwohl Bebauungspläne gesetzlich immer die gesicherte Erschließung erfordern, ist, wie die Stadt selbst einräumt, die notwendige Erschließung der Baugebiete ungelöst und erfordert zusätzliche Planungen und Maßnahmen. So werden notwendige Wendeschleifen in den Außenbereich verlegt, Erschließungsstraßen in den Wald verfrachtet und die bestehende Anbindung für den Fuß- Rad- und KFZ-Verkehr wird für den öffentlichen Nahverkehr beansprucht. Dazu wird gleichfalls eine neue Versickerungsanlage geplant, obwohl die Landschaftsschutzverordnung die Veränderung der Nutzung von Natur und Landschaft nicht zulässt.

Auch schaffen die städtischen Bebauungspläne zahlreiche Zwangspunkte, welche die von der Heag-Mobilo und der Stadt favorisierte Wahllinie vorfestlegen, so dass kein Raum mehr für vernünftige Planungsalternativen bleibt. Ein Beispiel dafür ist die aus dem Bebauungsplan S 26 zugunsten von Wohnraum entfernte Wendeschleife der Linie 3 im Bereich der ehemaligen Jefferson-Siedlung. Diese war, ebenso wie eine Busanbindung über die Cooperstraße, Bestandteil der städtischen Rahmenplanung Bessungen-Süd.

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald beanstandet, dass unter dem Schlagwort, Anbindung für den ÖPNV, lokalpolitisch eine „alternativlose Vorzugsvariante“ verfolgt wird, die nur angedacht werden kann, wenn gleichzeitig eine völlig neue Autoverbindungsstraße mit zwei Radwegen und einer großen Versickerungsanlage als Eingriff gebaut und in den landschaftsgeschützten Wald geschlagen werden. Denn „die Straßenbahndurchbindung des Ludwigshöviertels und die Verlegung der Cooperstraße nach Süden sind kumulierend und räumlich und sachlich untrennbar.“ Wie der Erläuterungsbericht zu diesen Vorhaben darstellt.

Diese ganze Zwangssituation wird dann noch mit folgendem Satz im Erläuterungsbericht überboten: „Vorab durchgeführte Verkehrsgutachten haben aufgezeigt, dass die Entwicklung der Konversionsflächen in der beabsichtigten Größenordnung nur mit Realisierung der sog. Planstraße A zwischen der Heidelberger Straße und der B3 erfolgen kann. Diese Trasse würde nicht nur in den landschaftsgeschützten Wald eingreifen, sie vernichtete auch Teile des ausgewiesenen Schutzwaldes, der sogar zur Hochstufung als Bannwald vorgesehen ist.“

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald - Landesverband Hessen e. V.

Vorsitzender: Bernhard Klug

Rathausstraße 56

65203 Wiesbaden

Mail: kontakt@sdwhessen.de

Tel.: 06 11 / 30 09 09

Fax: 06 11 / 30 22 10

Web: www.sdwhessen.de

Giro-Konto IBAN: DE68 5105 0015 0100 0229 23

Spenden-Konto IBAN: DE09 5105 0015 0140 0991 47

SWIFT-BIC: NASSDE55XXX bei der Naspas Wiesbaden

Steuernummer: 43 250 86313

Wald. Deine Natur.

Kostet die Anbindung des Ludwigshöhviertels schon rund 1 Hektar Wald, so fielen mit der Planstraße A mindestens weitere 4 Hektar Schutzwald zum Opfer. Diese Eingriffe können laut SDW nicht kleingeredet werden, wie das Zitat aus dem Erläuterungsbericht es unterstellt: „Die Planungen werden auf das unmittelbar notwendige reduziert und sind daher unvermeidbar.“

Eine besondere Zielsetzung der Bauleitplanung in den beiden Konversionsflächen war die Reduzierung des Individualverkehrs mit KFZ. Alleine die angegebene Streuung der Verkehrsmengen des Ludwigshöhviertels zwischen 700 und 2.100 KFZ/Tag ist ein Beleg dafür, dass ein Neubau der Cooperstraße vermeidbar ist, denn die Frequenz aus den US-Militäranlagen war ohne Zweifel höher.

Ein Landschaftsschaden von besonderem Ausmaß ist jedoch der geplante Verkehrsknotenpunkt Heidelberger/Cooperstr. Hier sollen getrennte zweibahnige Trassenkörper für die Straßenbahn, vier Haltestellen, die neue Straßenkreuzung, ein Kreisverkehr und die Anbindung an die Planstraße A, die noch nicht einmal Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens ist, auf einem Raum vereint und in den Wald gebaut werden. Damit wird nicht nur der der windexponierte Wald aufgerissen. Die bewaldete Stadtkante zwischen Bessungen und der Villenkolonie Eberstadt würde damit für eine vermeidbare Verkehrsdrehscheibe total entwertet werden.

Die jüngste Meldung im Darmstädter Echo zur aktuellen Realisierung der baulichen Entwicklung des Ludwigshöhviertels, dass der Baufortschritt dramatisch ins Stocken geraten ist, verschafft Aufschub und hoffentlich auch ein Einlenken, so der Naturschutzverband. „Sie sollte Anlass sein, diese landschaftszerstörenden Straßenplanungen zurück zu stellen und für den ÖPNV eine angemessene Anbindung durch die Linie 3 bevorzugen.“ Die als Übergang vorgesehene Busverbindung sollte erst einmal ausgewertet werden, denn es handelt sich nach Ansicht der SDW bei diesen „hypertrophen Planungen“ um vermeidbare Eingriffe.

Diese Botschaft sollte auch zur OB-Wahl vernommen werden.

Die Planungsziele, die HEAG-Mobilo für das Vorhaben vorträgt: „Ein Höchstmaß an Flexibilität, Resilienz, Ausweich- und Wendemöglichkeit, eine Straßenbahnrelation für Störfälle zur Vermeidung des Schienenersatzverkehrs, sind Komfortüberlegungen oder mit anderen Worten: „ein Wunschkonzert.“ Denn es gibt noch nicht einmal eine aktuelle Nutzen- und Kostenplanung, und es fehlt sogar die konkrete Planung der Straßenbahnlinien.

Dem gegenüber sind mit diesen kumulierenden Planfeststellungsverfahren für Schiene und Straßen unverhältnismäßig schwere Eingriffe in den Naturhaushalt, das Orts- und Landschaftsbild verbunden. Eine gerechte Abwägung muss ergeben, dass hier der Schaden bei weitem den Nutzen überwiegt.

Weitere Fragen beantwortet:

Dr. Arnulf Rosenstock
Am Elfengrund 31
64297 Darmstadt
arnulfjutta@aol.com

Wald. Deine Natur.