



Wald. Deine Natur.

SDW Landesverband Hessen e.V.
Dr. Arnulf Rosenstock, Am Elfengrund 31,64297 Darmstadt
arnulfjutta@aol.com

An das Regierungspräsidium
Darmstadt
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Darmstadt, 01.02.2023

Planfeststellungsverfahren Anbindung Ludwigshöhviertel Darmstadt

Aktenzeichen: RPDA-Dez. III 33.1-66e 03.02/1-2020 v. 16.01.2023

Neubau der Verbindungsstraße Heidelberger Straße-Ludwigshöhviertel, Neubau einer zweispurigen Schienentrasse zwischen der Linie 3 Endschleife und den Linien 1,7,8 Heidelberger Straße als Durchbindung durch das Ludwigshöhviertel, Bau eines Versickerungsbeckens, Schaffung eines Verkehrsknotens für den Individual- und Öffentlichen Verkehr. u.a.

Sehr geehrte Damen und Herren,
der Landesverband der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald hat den Unterzeichner beauftragt, diese Stellungnahme zu fertigen. Zu der Planung nehmen wir als anerkannter Naturschutzverband hiermit wie folgt Stellung:

Zur Entwicklung aus dem Regionalen Raumordnungsplan:

Die städtischen Zielsetzungen, die zu dieser eingriffsintensiven Planung führen, sind gegenüber der Regionalplanung nicht konsistent.

Im Regionalplan Südhessen 2010 wird unterschieden zwischen dem

- ländlichen Siedlungstyp (20-40 WE/ha)
- verstädterter Siedlung (35-50 WE/ha)
- Siedlung im Bereich vorhandener oder gepl. S- oder U-Haltepunkte (45-60 WE)
- Großstadtbereich mindestens 60 WE/ha.

In der Begründung zum Bebauungsplan S 26 wird ausgeführt, dass nach Ziel Z 3.4.1-9 im Rahmen der Dichtevorgaben für die Bauleitplanung das Ludwigshöhviertel als „Großstadtbereich“ anzusehen ist und damit mit einer Mindestdichte von 60 WE/ha bebaut werden muss.

Das Gebiet des Ludwigshöhviertels ist durch seine Lage am Stadtrand, vollständig umgeben von einem NSG. Wald- und Grünflächen mithin eine Siedlungsinsel, deren Erschließung bisher weder durch eine S-Bahn noch durch eine U-Bahn als gesichert anzusehen ist.

Der Flächennutzungsplan der Stadt sieht bisher keinen Anschluss des Gebietes an die Heidelberger Str. vor. Ebenso wenig der Bebauungsplan S 26. Der blind endende Freihaltekorridor der Linie 3 und die Wendeschleife vor der Akademie für Tonkunst lassen keine bauleitplanerische Erschließungslösung erkennen, die eine Verdichtung von mindestens 60 WE/ha rechtfertigt.

Durch die städtische Randlage und die ungesicherte Anbindung an den Großstadtbereich sind hier nach Vorgaben des ROP 2010 u.E. nur 35-50 WE/ha gerechtfertigt. Daraus folgt, dass die Bauleitplanung und die ÖPNV-Planung nicht aus dem ROP entwickelt wurde. Auch ergeben sich wegen der geplanten Verdichtung von über 60 WE/ha und dem Ziel 3.100 Bewohner im Ludwigshöhviertel anzusiedeln, ungelöste Erschließungsprobleme, auf die die Trägerin der Bauleitplanung ausdrücklich hinweist, obwohl die baureifen Bebauungspläne (Lincolnsiedlung und S 26) gem. § 30 BauGB Bebauungspläne nur mit gesicherter Erschließung zulässig sind.

Hier bestehen also Problemlösungsdefizite.

Dies unterstreicht folgendes Zitat aus dem Erläuterungsbericht zum straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren:

„Vorab durchgeführte Verkehrsgutachten haben aufgezeigt, dass die Entwicklung der Konversionsflächen in der beabsichtigten Größenordnung nur mit Realisierung der sog. Planstr. A zwischen B3 und der Heidelberger Straße südlich der Lincolnsiedlung erfolgen kann.“ Weiteres Zitat:

„Der geplante Verlauf ergibt sich aus den Zwangspunkten der Verkehrsuntersuchung zur Entwicklung der Konversionsflächen im Zusammenhang mit der Planstraße A sowie der Notwendigkeit einer zentralen Versickerung von Niederschlagswasser. Die Planungen werden auf das unmittelbar notwendige reduziert und sind daher nicht vermeidbar.“

Aus den o.a. Diskrepanzen ergibt sich, dass eine abgestimmte Entwicklung des Ludwigshöhviertels im Rahmen der städtischen Planungshoheit und die daran orientierte „optimale Erschließung“ des Gebietes für den Individualverkehr und den ÖV lückenhaft ist. Erheblich sind auch die Konflikte, die aus den Planungen des Individualverkehrs in diesem Verfahren resultieren:

Wie aus der Planerläuterung hervorgeht, wurde als Planungsgrundlage das Verkehrsgutachten, das für den Individualverkehr mit dem Schwerpunkt Entlastung der Knotenpunkte Landskronstr./ Heidelberger Str. und Donnersberggring/B3 angefertigt wurde, herangezogen. Dieses Verkehrsgutachten genügt nicht den Zielsetzungen der optimierten Planung zur Förderung des ÖV, des Radverkehrs und dem Ziel der Verringerung des MIV, da es sich überwiegend mit Problemlösungen, die Außerhalb des Verfahrensgebietes liegen, widmet.

Auch wird die Rahmenplanung Bessungen-Süd, die die Verlängerung der Linie 3 in das Gebiet und eine Buslinie über die Cooperstr. vorsieht, nicht berücksichtigt, obwohl diese Rahmenplanung den Weg zur Eingriffsvermeidung und damit zugleich des Verzichtes auf diese Planfeststellung weist.

Auch fehlt eine aktuelle, den Zielsetzungen der Bauleitplanung und dem Klimaschutz entsprechende Gesamtverkehrsanalyse. Alle der Planfeststellung zugrunde liegenden Planungen wurden auch ohne einen Fachbeitrag Umwelt (SUP) erstellt, weshalb die Wahllinien dieses Planfeststellungsverfahrens, die erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt enthalten, die im Konflikt mit den Zielen des Klima-, Naturschutzes und dem Gebot des Walderhalts im Verdichtungsraum Rhein-Maingebiet und der Eingriffsvermeidung gem. 15 ff. BNatschG stehen, nicht von vornherein ausgeschlossen worden sind.

Berücksichtigt man die Festsetzungen zur gesicherten verkehrlichen Anbindung für den Individualverkehr (s. Begründung für die Bauleitpläne S 26 und Cooperstr. zur gesicherten Erschließung gem. § 30 BauGB.) bedarf es auch keines Neubaus der Cooperstr. und eines Ausbaus der Kreuzung Cooperstr./Heidelberger Str.

Die mit dem Wohngebiet als autoarmes Quartier zu erwartende Verkehrsfrequenz, der Ausbau der Fahrradabstellplätze und der dann zu erwartende Ziel- und Quellverkehr werden im Vergleich zu der Frequenz, die vormals aus den amerikanischen Militäreinrichtungen resultierte, geringer ausfallen, sodass die bestehenden Zufahrten hinsichtlich Kapazität und Ausbauzustand für den Individualverkehr nicht verändert werden müssen, d.h. sie sind vermeidbar i.S. des § 14 BNatSchG.

Auch die angegebenen Verkehrsmengen zwischen 700 und 2.100 KFZ/24 h (Erläuterungsbericht S. 11) sind keine Rechtfertigung für einen Straßenneubau. Die Streuung um den Faktor 3 lässt keine solide Verkehrsmengenplanung erkennen.

Planungsziele des Projektes Planfeststellung einer Straßenbahndurchbindung sind lt. Erläuterungsbericht:

- Die optimale Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur Darmstadts
- Durchbindung der Straßenbahnrelationen der Linie 3 mit den Linien 1,7,8
- Neue (bisher nicht dargestellte) Linienoptionen im ÖV
- Höchstmaß an Flexibilität, Resilienz, Ausweich- und Wendemöglichkeit.

Diese Ziele sind weder konkret an den nachzuweisenden Bedarfen orientiert (gewissermaßen ein allgemeiner Wunschkatalog) noch durch eine Linienplanung unterlegt. Damit fehlt auch diesen Planungen eine substantielle und konkrete Begründung der Planung: Ein „Höchstmaß an Flexibilität, Resilienz, Ausweich- und Wendemöglichkeit“ ist kein gesetzlich gerechtfertigter Maßstab für das unmittelbare Erfordernis einer Maßnahme. Dieses nicht näher konkretisierte bzw. begründete planerische Wollen stellt einen noch mit Inhalt zu füllenden allgemeine Planungsutopie dar, die nach gründlicher Optimierung auch alternative Planungen und Maßnahmen zulässt.

Die Kernfrage zur Planrechtfertigung dieser gewählten Vorzugsvariante lautet: Ist eine Straßenbahnverbindung zwischen der Akademie für Tonkunst/Lichtenbergschule und der Heidelberger Str. (bzw. Wendeschleife Eberstädter Friedhof) im Zweirichtungsverkehr, verlaufend durch das Ludwigshöhviertel, gegenüber den (vermeidbaren) kumulierenden Zusatzeingriffen (Rodung von 0,9 ha Wald, Verlegung der Cooperstraße nach Süden, Gleisdreieck mit Verkehrsknoten, vier Haltestellen, Oberleitungen und Einschnittbarrieren, zweibahnige Wendeschleife pp.) zu rechtfertigen und überhaupt verhältnismäßig?

In Anbetracht der bisher nicht vorgelegten NUK, die auch die kumulierenden Eingriffe mit bewerten muss, ist diese Maßnahme zugleich mangels vorgelegter Zahlen und Prognosen zu hinterfragen. Die Verlegung der Cooper-Str. und die Trassierung der Straßenbahndurchbindung sind als kumulierende Vorhaben konzipiert, weil sie räumlich und sachlich untrennbar voneinander abhängen. Dies muss zwangsläufig dazu führen, dass die Planungen auch in einer UVP entsprechend bewertet werden müssen. Diese, jede Alternative kategorisch und von vorn herein ausschließende und regionalplanerisch zu hinterfragende Konstellation, wird noch durch die Tatsache überlagert, dass die Stadt im Rahmen der Bauleitplanung sowohl im Plangebiet Lincolnsiedlung als auch im Plangebiet Ludwigshöhviertel alle Festsetzungen (einschließlich der übermäßigen Verdichtung der Wohngebiete) so getroffen hat, dass die von ihr bevorzugten Wahllinien neue Cooperstr. und Durchbindung Ludwigshöhviertel (einschließlich Anbindung an die B3) bis an den Rand der Gültigkeitsgrenze vorfestgelegt sind und damit alle denkbaren Alternativen durch die B-Planung „verbaut wurden“. Zahlreiche Zwangspunkte sind so entstanden, die eine unzulässige Vorfestlegung versus denkbaren vernünftigen Alternativen treffen.

Das Planfeststellungsverfahren wird insofern von den Bau- und Erschließungsfestsetzungen der B-Pläne beeinflusst. Es besteht zwischen den städtebaulichen Maßnahmen der Bauleitpläne und der beantragten Planfeststellung ein vorfestgelegtes Korsett, dass jegliche Planoptimierung zu umweltverträglicheren Varianten von vornherein ausschließt. Dies wird besonders deutlich durch den Verzicht der ursprünglich geplanten Wendeschleife der Linie 3 im Bereich Jefferson Siedlung und die nördliche Verlagerung der zweibahnigen Wendeschleife der Linie 3 aus dem Gebiet Ludwigshöhviertel heraus auf die Ludwigshöhstr.

Auch die Grundsätze zur Umweltverträglichkeitsprüfung werden missachtet: Nach der UVP-Richtlinie 2011/92 EG ist es Gegenstand der UVP, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und Umweltüberlegungen in die Vorbereitung und in die Verfahren einzubringen.

Bei erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt sind die Projektträger verpflichtet, diese Auswirkungen zu vermeiden, zu verhindern oder zu verringern.

Das Vermeidungs- und Verhinderungsgebot impliziert die Untersuchung und Beschreibung vernünftiger Alternativen, durch die mögliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden können. Das beinhaltet auch die sog. O-Variante.

Zu dieser führt der Erläuterungsbericht aus: *„Die Nullvariante stellt die Erschließung des Ludwigshöhviertels mittels reinem Busverkehr dar. Eine Kapazitätserweiterung des bestehenden Bussystems durch zusätzliche Busfahrten wird allerdings nicht als dauerhafte und zukunftsfähige Lösung...bewertet.“* Diese dürftige Begründung ist nicht in der Lage, das Erfordernis der Wahllinie mit kumulierender Straßenverlegung, Waldeingriffen und der außerhalb des Gebietes liegenden Wendeschleife zu rechtfertigen.

Denn nicht Bus oder Straßenbahn sind Gegenstand einer dauerhaft zukunftsfähigen Lösung, sondern Bus und Straßenbahn sind als nachhaltige ÖPNV-Verkehrsmittel für alle vernünftigen Alternativen vorzusehen. Diese sind jedoch nicht objektiv-und entsprechend den Darstellungen des Rahmenplans Bessungen-Süd geprüft worden. Die Festlegung einer nicht umweltverträglichen Wahllinie, die auch noch Zwänge und Abhängigkeiten und kumulierende Eingriffe im Gefolge hat, muss hiermit noch einmal zusammenfassend kritisch hinterfragt werden:

- Bei Trennung von MIV und ÖPNV (Anschluss Linie 3) ergeben sich Alternativen, die den Verzicht auf diesen erheblichen Eingriff durch Beibehaltung des Straßenverlaufs der Cooper-Str. ermöglichen.
- Insbesondere durch die Festsetzungen der B-Plans S 26 wird die Verlängerung der Linie 3 in das Ludwigshöhviertel als eigenständige ÖPNV-Relation verhindert.
- Die Planrechtfertigung für die Durchbindung der Straßenbahnlinien 1,6,7,8 und 3 durch das Ludwigshöhviertel ist mangelhaft. Es fehlt eine konkrete Betriebs- und Linienplanung i.S. des § 9 BEFG. Ferner liegt keine aktuelle NUK vor und die Ziele „höchstmögliche Flexibilität, Resilienz und die Vermeidung von Schienenersatzverkehr“ sind weder konkretisiert noch hinreichend begründet.
- Die mit der ÖPNV-Planung vorgegebenen Wendepunkte: Musikakademie-Eberstädter Friedhof, Darmstädter Stadtschloss/Hauptbahnhof implizieren Verkehrsrelationen, die mit dem Zweck der Maßnahme, der optimalen Direkt-Anbindung des Ludwigshöhviertels durch ÖPNV wenig gemein haben.
- Eine ÖPNV-Verbindung aus dem Ludwigshöhviertel zu dem Bestandsnetz, ohne zusätzliche Durchfahrung der Engstellen im Bereich Eberstadt-Mitte durch energieeffiziente andere Verkehrsträger, wie sie als Übergang von den Projektträgern geplant ist, drängt sich als vernünftige alternative Dauerlösung auf.
- Die beantragte Planfeststellung für die Durchfahrung und Straßenverlegung ist insofern nicht erforderlich, da die Bestandstrassen den Zwecken des Individualverkehrs genügen, der Rad- und Fußgängerverkehr südlich des Ludwigshöhviertels durch Einzelgenehmigungen erweitert werden kann, und die zweigleisige Straßenbahnverbindung ohnehin bereits durch die Topographie unverhältnismäßige Eingriffe im Gefolge hat. Dazu ist die Verdrängung der bestehenden Cooperstr. in den landschaftsgeschützten Wald nach Süden ist unverhältnismäßig und auch nicht umweltverträglich.
- Damit ist zugleich die Kernaussage des Planfeststellungsantrages, dass die Entwicklung der Konversionsflächen in der beabsichtigten Größenordnung nur mit Realisierung der sog. Planstraße A (nicht Gegenstand des Verfahrens) zwischen der B3 und der Heidelberger Landstraße erfolgen kann, widerlegt.

Unzutreffende Bewertung der Eingriffe:

In den Erläuterungen zur Planfeststellung, dem Waldrodungsantrag, der UVP und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan wurde (unzutreffend) dargestellt, dass mit den Planungen kein erheblicher Eingriff einhergehe. Dem wird hiermit aus fachlicher Sicht begründet widersprochen: Es ist eine Waldrodung von 0,933 Hektar inmitten eines innerstädtischen Grünzuges zwischen Darmstadt und Eberstadt geplant.

Der geplante linienförmige Eingriff, quer durch den landschaftsgeschützten Grünzug zwischen der Heidelberger Str. und der Alten Bogenschneise ist ein erheblicher Eingriff, zumal der betroffene Wald vorgeschädigt ist und durch den Klima- und Wasserstress Resilienzprobleme und erhebliche Randschäden zu erwarten sind.

Nach § 12 BWaldG sind erhebliche Eingriffe in den Wald nach Möglichkeit zu vermeiden. Gemäß LSVO sind Veränderungen der Nutzung und der Struktur von Grundflächen verboten, die dem Schutzzweck zuwiderlaufen. Geschützt sind die Erholungswaldflächen und der Grünzug (s. auch Landschaftsplan Darmstadt).

Gem. § 14 BNatSchG ff. sind Eingriffe Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Dies ist hier der Fall, denn der seit 90 Jahren nach dem Bau der Cooperstr. inzwischen konsolidierte Wald, darf weder verkleinert noch aufgerissen werden. Die geplante beiderseitige Beeinträchtigung der Waldinnenränder beeinträchtigt das Waldinnenklima der beiden nördlichen und südlichen Waldteile erheblich und steigert die Gefahr von Sonnenbrand, Randschäden und Sturm. Das Öffnen des intakten westlichen Waldrandes durch die Trassen und den Verkehrsknoten gefährdet den Bestand des gesamten Waldgebietes Der Pelz.

Der Erläuterungsbericht zur UVP bringt klar zum Ausdruck, dass das Waldstück entlang der Cooperstr. markante Kaltluftbewegungen aufweist. Die angrenzenden Waldflächen fungieren als Frischluftentstehungsgebiet, das einem hohen klimaökologischen Schutzstatus unterliegt (Ökoplana, 2019, S. 11)

Auch wird der Zerschneidungseffekt im gesamten Grünzug durch den neuen zweigleisigen Bahnkörper mit Betretungsverbot, Einschnitten und Böschungen und Stützmauern gegenüber dem Bestand gravierend erhöht.

Der Verursacher ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Dies ist gegeben, wenn zumutbare Alternativen den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen sind. D.h. es besteht die gesetzliche Pflicht, die für Natur und Landschaft günstigste Ausführungsvariante zu wählen.

Das bestehende Straßensystem wird ausreichend und dezentral entwässert. Durch die Straßenbahn entstehen keine nennenswerten befestigten Flächen, die zu entwässern wären. Die neu geplante Cooperstr. selbst rechtfertigt keinen Bau einer zentralen Versickerungsanlage. Eine dezentrale Versickerung der Niederschläge ist hier auch wegen der Flachgründigkeit der Sandüberwehung ökologisch geboten. Das überdimensionierte Gleisdreieck, die Haltestellenkonstellation und der Verkehrsknoten erwachsen durch diese Versickerungsanlage insgesamt zu einem Großeingriff, der den intakten Grünzug, das Landschaftsbild und den Wald zwischen der Eberstädter Tanne und der Stadtgrenze Darmstadts vermeidbar zerstört und den Individualverkehr, entgegen dem Planungsziel, von und zur Ludwigshöhe steigert.

Es bestehen Zweifel, ob und inwieweit die geplante Entwässerungs- und Versickerungsplanung fachlich und inhaltlich Teil dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Weitere Mängel der Planung:

Zu den Erklärungen des Erläuterungsberichts, der UVP und des Landschaftspflegerischen Begleitplanes einschließlich Rodungsantrags ergeben sich weitere Mängel und Fehler:

Die Aussage, die 15. Änderung des Flächennutzungsplans beinhalte die Durchbindung der Straßenbahn, ist in dem dargestellten Plan des Erläuterungsberichtes nicht erkennbar. Es handelt sich auf dem FNP auch nicht um eine Festsetzung, sondern um eine Darstellung.

Bahnbetriebliche Vorteile im Hinblick auf Betriebsstörungen sind nicht konkretisiert. Der Verzicht auf den sog. Schienenersatzverkehr als Ausweich- und Wendemöglichkeit ist wegen der Enge der Ortsteildurchfahrten Bessungen und Eberstadt keine ernst zu nehmende Option. Zumal der Planungsträger nicht nur bei Betriebsstörungen Busse einsetzt, sondern langfristige Ausbaumaßnahmen im Straßenbahnnetz allgemein mit Schienenersatzverkehr bedient, wie der Ausbau der Frankfurter Str. belegt.

Die Darstellung der tatsächlich geplanten Waldinanspruchnahme wird den Teilprojekten (Straße und Schiene) getrennt zugeordnet. Erst bei genauem Hinsehen erschließt sich die tatsächliche Waldinanspruchnahme von 0,933 ha. Baubedingte Eingriffe und Randschäden lassen erwarten, dass die enge Begrenzung der Waldumwandlung faktisch größer ausfallen wird.

Die Behauptung, die Inanspruchnahme randlich gelegener linearer Teile des Waldes wäre eine geringfügige Beeinträchtigung und durch die randliche Waldinanspruchnahme würde die Hauptfläche des Waldes in ihrer Funktionsfähigkeit erhalten, ist forstfachlich unschlüssig, da Waldränder das Waldinnenklima stabilisieren und damit für die Waldfunktionen essentiell sind.

Das Gleiche gilt für die Behauptung, dass wegen der vorhandenen Vegetationsschäden im Wald keine erheblichen Randwirkungen und Zustandsveränderungen zu besorgen wären. Gerade die Bestockungsmängel in diesem Gebiet führen dazu, dass jeder Eingriff in die Waldsubstanz das Schadenspotential besonders anschiebt.

Auch die Beschreibung, dass durch die Straßenbahntrasse im Einschnitt und die in den Wald nach Süden verlegte Cooperstraße eine unerhebliche Zerschneidungswirkung eintreten würde, ist unzutreffend.

Diese von den Planverfassern teilweise fehlerhaft dargestellten Fakten, die Unvollständigkeit der Planung und die Zitate aus dem Erläuterungsbericht vermitteln den Gesamteindruck, dass die Planrechtfertigung, die Umwelt- und Alternativenbewertung und die mangelhafte Objektivität bei dem gesamten Planungsprozess eine Planfeststellung nicht zulassen, auch weil die kumulierenden Eingriffe unverhältnismäßig sind.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Arnulf Rosenstock)

