



IGAB *Info* 2001

Themen im Heft:

- Die Umgestaltung der Frankfurter Landstraße:
Vorschläge von IGAB, GAP & argePAS
- Der Entwurf zum Bebauungsplan A33 Am Ohlenbach-
graben (Schenck-Gelände)
- Die IGAB unterstützt Förderkreis „Fluglärmklage“ e. V.
- Blumenviertel ohne Blumen
- Das Konzept für einen ALDI-Markt am Tulpenweg
- Notfallplanung der Stadt Darmstadt - ein Notfall?



Der "Baufortschritt" im Blumenviertel.

Inhaltsverzeichnis: **Seite:**

Umgestaltung der Frankfurter Landstraße: Vorschläge von IGAB, GAP & argePAS für die Abschnitte "Goldener Löwen" bis Fuchsstraße und Fuchsstraße bis Virchowstraße	1
Entwurf zum Bebauungsplan A33 Am Ohlenbachgraben (Schenck-Gelände)	5
IGAB unterstützt Förderkreis „Fluglärmklage“ e. V.	12
Blumenviertel ohne Blumen	14
Das Konzept für einen ALDI-Markt am Tulpenweg.....	18
Notfallplanung der Stadt Darmstadt - ein Notfall?	20

2.Auflage

201 - 300

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:

Roland Fendler

Alter Wixhäuser Weg 55

64291 Darmstadt Arheilgen

Umgestaltung der Frankfurter Landstraße:

Vorschläge von IGAB, GAP & argePAS für die Abschnitte "Goldener Löwen" bis Fuchsstraße und Fuchsstraße bis Virchowstraße

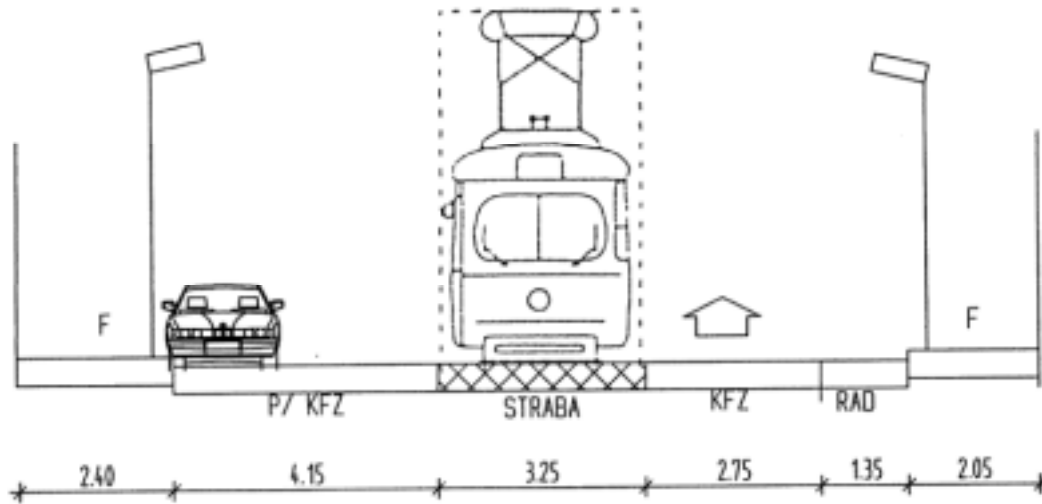
Mit den im Frühjahr 2000 vorgelegten Konzepten zur Zukunft der Frankfurter Landstraße hat die IGAB einige Sofortmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgeschlagen und versucht, Möglichkeiten einer langfristigen Umgestaltung dieses Straßenzuges aufzuzeigen. Mit der Tempo 30/40 Beschilderung wurden zwar erste Verbesserung erreicht, völlig unklar ist aber, wie es langfristig weiter gehen soll.

Obwohl mehrmals städtische Informationsveranstaltungen und Erörterungen der städtischen Pläne mit der Bürgerschaft und insbesondere mit den Anliegern der Frankfurter Landstraße angekündigt wurden, ist in Arheilgen mit Ausnahme einer Bauausschusssitzung und einer Wahlkampfveranstaltung der GRÜNEN nichts geschehen. Das Thema Zukunft der Frankfurter Landstraße aus dem Kommunalwahlkampf herauszuhalten, wird aber nicht gelingen, denn spätestens auf der Veranstaltung der IGAB am 7. März im Löwen muss hierzu seitens der Kommunalpolitik Farbe bekannt werden.

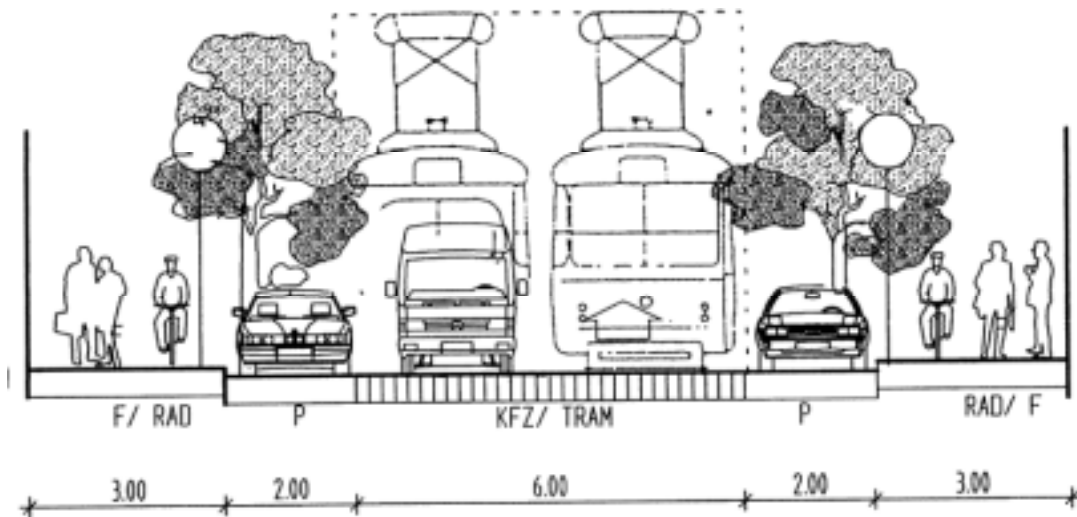
Mit der Veröffentlichung ihrer Konzepte in der Presse und mit eigenen Publikationen und bei öffentlichen Veranstaltungen hat die IGAB sowohl Zustimmung als auch Widerspruch zu den Planungsvorschlägen erfahren. Insbesondere einige Anlieger auf der Ostseite der Frankfurter Landstraße zwischen Fuchsstraße und Virchowstraße haben mit Briefen an die IGAB und Leserbriefen in der Arheilger Post deutlich gemacht, dass sie mit den veröffentlichten IGAB-Konzepten zur Umgestaltung dieses Straßenabschnittes nicht vollständig einverstanden sind. Der von der IGAB gebildete Arbeitskreis hat diese Bedenken mit Betroffenen diskutiert und daraufhin einen neuen Vorschlag für diesen Straßenabschnitt erarbeitet.

Der Vorschlag berücksichtigt die in der Öffentlichkeit bisher bekannten Randbedingungen. Mit der Umgestaltung der Frankfurter Landstraße soll die Straßenbahnlinie bis zum Arheilger Norden verlängert und als zweigleisige Trasse ausgebaut werden. Dabei müssen zwischen Fuchsstraße und Glockengartenweg Straßenbahn und Kraftfahrzeugverkehr in einer Verkehrsfläche zusammengefasst werden.

Frankfurter Landstraße in der Höhe der Jungferstraße, Heute:



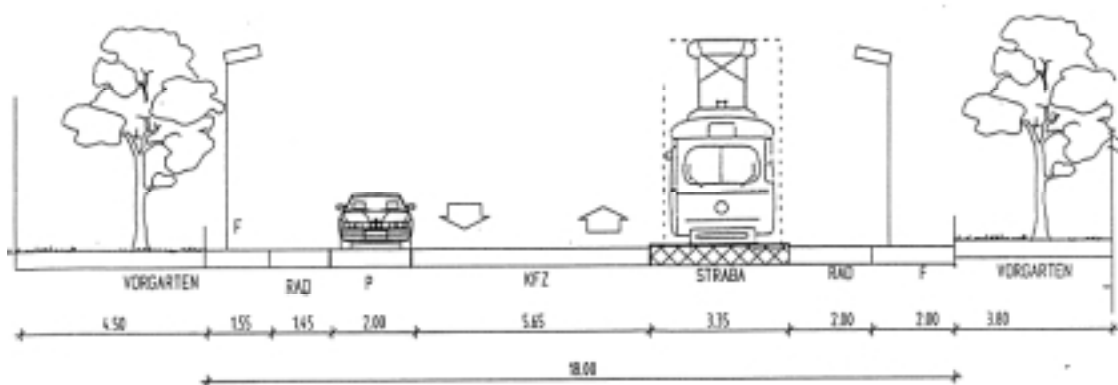
Frankfurter Landstraße in der Höhe der Jungferstraße, IGAB-GAP-argePAS-Vorschlag:



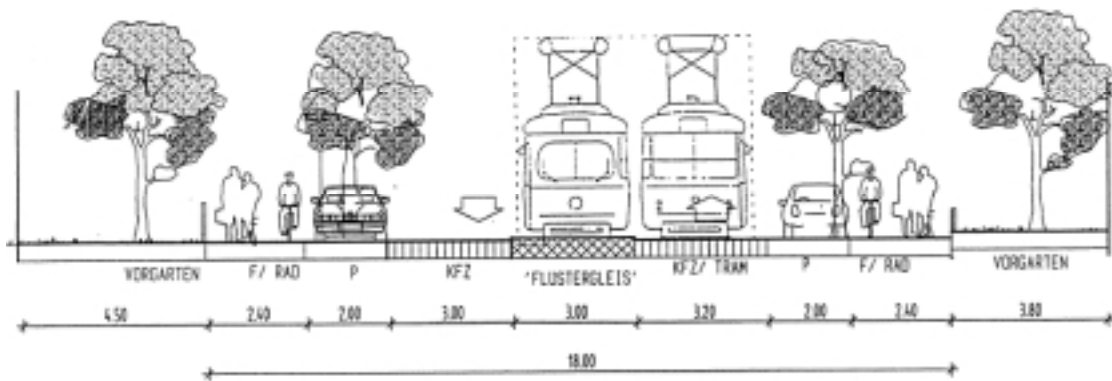
Südlich der Fuchsstraße ist der Straßenraum aber breiter und bietet Platz zumindest für einen eigenen Gleiskörper für die Straßenbahn. Diese Gleistrasse wird für den Straßenbahnverkehr Richtung Innenstadt benötigt, um Verspätungen auf der langen Strecke bis Alsbach bereits am Reisebeginn zu vermeiden. Trotz einem mittigen Gleiskörper muss aber auch weiterhin die Querung der Frankfurter Landstraße mit dem Auto an der Dürerstraße, am Gehmerweg und am Fiedlersee möglich sein. Da die Straßenbreite für einen zweiten gesonderten Gleiskörper nicht ausreicht, wenn man nicht auf seitliche Parkstreifen und ausreichend bemessene Geh- und Radwege verzichten will, müssen Straßenbahngleis und Autoverkehr in Richtung Norden in einer Trasse zusammengefasst werden. Die Verkehrsfläche auf der Westseite hingegen bleibt ausschließlich dem Autoverkehr vorbehalten.

Der von der IGAB im letzten Jahr vorgelegte Vorschlag sah diese drei Trassen vor, stellte aber nur auf der Westseite dieses Straßenabschnittes einen gesonderten Parkstreifen für Kraftfahrzeuge dar. Insbesondere dies wurde von den Anliegern auf der Ostseite kritisiert mit der nachvollziehbaren Begründung, dass auch auf dieser Seite Parkmöglichkeiten benötigt werden, die Parkplätze auf der Westseite wegen der gesonderten Straßenbahngleisanlage auf kurzem Weg nicht mehr erreichbar sind und insbesondere für das Einfahren aber auch das Verlassen der Grundstücke mit dem Auto ein größerer Abstand bis zur Straße benötigt wird. Die Möglichkeiten im Rahmen der vorgegebenen Straßenbreite von 18,0 Metern wurden daraufhin in der IGAB-Arbeitsgruppe anhand der Standardmaße für Verkehrsflächen überprüft und ergaben den hier dargestellten neuen Vorschlag mit Parkstreifen auf beiden Seiten der Straße.

Frankfurter Landstraße in Höhe der Dürerstraße, heute:



Frankfurter Landstraße in Höhe der Dürerstraße, Neuer IGAB-GAP-argePAS Vorschlag



Bei diesem neuen Querschnitt geht die IGAB-Arbeitsgruppe davon aus, dass für das Straßenbahngleis auf eigenem Gleiskörper und die Autoverkehrsstraße auf der Westseite jeweils 3 Meter breite Trassen benötigt werden. Diese Breite reicht sowohl für Straßenbahnen, als auch für Busse und Lastkraftwagen aus. Die von Straßenbahn und Autos gemeinsam genutzte Trasse auf der Ostseite sollte hingegen 3,20 Meter breit sein, da hier die Straßenbahn direkt neben geparkten Fahrzeugen entlang fährt und deshalb ein zusätzlicher Sicherheitsabstand notwendig wird. Somit verbleibt auf beiden Seiten Platz für einen 2,00 Meter breiten Parkstreifen und einen gemeinsamen Geh- und Radweg von 2,40 Metern Breite. Sowohl auf der West- wie auch auf der Ostseite können in die Parkstreifen Bauminselfen eingebunden werden. Die Zeichnung macht deutlich, dass damit ein wesentlich ansprechenderes Straßenbild entstehen kann, einer alten Dorfallée vergleichbar. Dies wäre eine Verbesserung des Wohnumfeldes für die Anwohner und ein Beitrag für ein ansprechenderes Ortsbild in dieser für Arheilgen so wichtigen Straße.

Weitere Anregungen zu diesen Vorschlägen und Ideen zur Umgestaltung der sonstigen Abschnitte der Frankfurter Landstraße sind willkommen. Termine der Arbeitsgruppe "Frankfurter Landstraße" von IGAB, GAP und argePAS können erfragt werden von Herrn Gerhard Schäfer Tel. 06151 374543.

Entwurf zum Bebauungsplan A33 Am Ohlenbachgraben (Schenck-Gelände)



Bedenken der IGAB am Entwurf für den Bebauungsplan A33 für das ehemalige Schenckgelände

Nachdem die Firma Schenck ihr Betriebsgelände in Arheilgen aufgegeben hatte, wollte die Stadt Darmstadt dieses Gelände und die angrenzenden Flächen bis zur B3-Umgehung für ein neues Wohngebiet im Arheilger Norden nutzen. Dies war im Hinblick auf die Nähe zur S-Bahn, zur Wilhelm-Busch-Schule und zum Arheilger Ortszentrum sinnvoll. Die Stadt ist aber letztlich an der Tatsache gescheitert, dass inzwischen fast ganz Arheilgen in die fluglärmbedingte Bauverbotszone fällt.

Um das eigene Gelände trotzdem gewinnbringend zu vermarkten, hat Schenck das Betriebsgelände mit Rückendeckung der Stadt an die Firma Bouwfonds verkauft, denn das seitens der Landesplanung verordnete Bauverbot bezieht sich nicht auf bereits bebaute Flächen. Bouwfonds hat daraufhin einen Bebauungsvorschlag präsentiert, den die Stadt mit der Absicht, einen Bebauungsplan aufzustellen, im Herbst 1999 öffentlich ausgelegt hat. Nachdem Mitglieder der IGAB zu dieser Planung sehr kritisch Stellung genommen hatten, wurde die IGAB auch an den Gesprächsrunden beteiligt, die Bouwfonds anbot. Da diese Erörterungen aber fruchtlos blieben und Bouwfonds inzwischen mit der Stadt einem Städtebaulichen Vertrag abgeschlossen hat, um seine Position abzusichern, hat die IGAB derzeit kein Interesse mehr an fruchtlosen Gesprächen.

Die IGAB wartet nun das von der Stadt durchzuführende Bauleitplanverfahren ab, in dem die im Herbst 1999 bereits genannten Einwendungen erneut auf den Prüfstand kommen werden. Es wird dann seitens des Regierungspräsidiums zu entscheiden sein, ob überhaupt und in welchem Umfang Wohnungsbau zugelassen werden kann. Denn der inzwischen verbindliche Regionalplan Südhessen lässt viel weniger Spielraum als Stadt und Bouwfonds bisher annahmen.

Nachfolgend die Einwendung vom Oktober 1999 im Einzelnen:

Einwendung zum Bebauungsplan A 33 - Am Ohlenbachgraben, DA-Arheilgen:

Dem Grundsatz der Nachhaltigkeit wird nicht ausreichend Rechnung getragen.

Die Stadterweiterung im Nordwesten von Arheilgen wurde von der Kommunalpolitik als wichtiges Projekt im Rahmen der Lokalen kommunalen Agenda 21 propagiert. Den Grundsätzen der Nachhaltigkeit verpflichtet, wollte man hier ökonomische, ökologische, soziale und kulturelle Belange ausgewogen in Einklang bringen. Davon ist man mit dem vorgelegten Bebauungsvorschlag weit entfernt.

Ökonomisch mag das Vorhaben dem Grundstückseigentümer – der Firma Schenck – zum Nutzen sein. Stadtwirtschaftlich verbleibt da nichts, so ist auch von einer Abschöpfung der Bodenwertsteigerung ist nicht mehr die Rede.

Aus ökologischer Sicht ist das Defizit der Planung im mit Lärm vorbelasteten Gebiet groß: Missachtung wichtiger Natur und Landschaftspotentiale, ein unglaublich hoher Anteil versiegelter Fläche, Missachtung fortschrittlicherer Energieversorgung als ohnehin gesetzlich vorgeschrieben: keine Möglichkeit der Nutzung der Solarenergie bei den in Nord-Süd anstatt Ost-West ausgerichteten Bauten (immerhin ein Fünftel), kein Standort für ein größeres Blockheizkraftwerk bzw. die Vorgabe für mehrere kleinere. Hierzu gibt es lediglich eine vage textliche Absichtserklärung.

Die Trennung von Niederschlagswasser und anderer Abwässer ist positiv zu bewerten. Völlig ungeklärt ist offensichtlich die Altlastenproblematik. Die Nutzung des Betriebsgeländes als Fabrikgelände lässt vermuten, dass Bodenverunreinigungen an vielen Stellen erfolgt sind. Unklar ist, ob Hinweisen nachgegangen wurde, dass Schlämme am Rande des Werksgeländes abgelagert wurden.

Als soziales Anliegen wird die Schaffung von Wohnraum für „junge Familien mit mittleren Einkommen“ hervorgehoben. Dies ist kritisch zu hinterfragen, da bei diesem Personenkreis zwar der Wunsch nach Wohnraum in Einfamilienhausqualität besteht, aber entweder die Mittel fehlen oder die Bereitschaft nicht da ist, sich ein Leben lang dafür krumm zu legen. Der Erwerb von Eigentum in dieser Bauweise ist oft teuer und es gibt andere Bauformen, die bei hoher Wohnqualität preiswerter sind. Dazu bedarf es – wie bereits dargestellt – eines Ideenwettbewerbs für die Beplanung diese Areals und alternativer Angebote zur Realisierung. Auf die fehlende Beteiligung und ggf. Einbindung lokaler Kräfte und Potentiale wurde von anderer Seite bereits hingewiesen (APO 9.9.99).

Die Fluglärmbelastung ist im Planbereich viel zu hoch

Eine der Hauptabflugrouten des Frankfurter Flughafens führt über den Darmstädter Norden. Diese wird mit ca. einem Viertel der Abflüge belastet, d.h. dass etwa ein Achtel aller Flugbewegungen des Frankfurter Flughafens über diesen Raum geht. Die Entwicklung seit der Inbetriebnahme der Startbahn West im Jahr 1984 zeigt diese Tabelle.

Jahr	1984	1988	1991	1994	1997	1998	1999	20??	20??
Flüge	227.056	284.537	312.389	357.565	387.510	416.329	430.000	460.000	600.000
1/8	28.382	35.567	39.048	44.695	48.438	52.041	53.750	57.500	75.000
seit 84	100 %	125 %	138 %	157 %	171 %	183 %	189 %	206 %	264 %

Das Schenckgelände liegt genau unter der Idealroute dieses Abflugkorridors und die Fluglärmbelastung ist daher bereits heute in diesem Bereich viel zu hoch. Die Fluglärmbelastung wird aber noch erheblich steigen, da im Interesse des Frankfurter Flughafens

- die Flughafenkapazität von derzeit ca. 420 000 auf 600 000 Flugbewegungen pro Tag erhöht werden soll,
- die Flüge mit Hilfe der Satellitennavigation auf einem ganz engen Korridor gebündelt werden sollen,
- eine weitere Verlagerung von Flugverkehr in die Nachtstunden angestrebt wird,
- die Zahl der Starts über dem Darmstädter Norden überproportional zunehmen wird, da die Parallelbahnen und ggf. eine neue Bahn für Landungen vorgesehen sind.

Da die gesundheitlichen Nachteile durch Fluglärm erheblich sind, wurden bereits die Anforderungen an entsprechende Lärmgrenzwerte erhöht. Während man in der Vergangenheit einen Maximalen Dauerschallpegel von 62 Dezibel für zumutbar hielt, gilt jetzt als Grenzwert 60 Dezibel. Dieser Wert wird bereits heute in weiten Bereichen des Darmstädter Nordens überschritten. Da die Belastung auf dem Schenckgelände sicher erheblich höher liegt, sind die Anforderungen an gesundes Wohnen derzeit und in naher Zukunft nicht gewährleistet.

Es bedarf derzeit keiner weiteren neuen Wohnbaugebiete in Darmstadt.

Die in Darmstadt im Bestand bestehenden Reserven (Baulücken, Aufstockungen, Verdichtungen) und begonnenen Neubaugebiete reichen für den Bedarf der nächsten Jahre sicher aus. So sind derzeit einige größere Neubauvorhaben in der Realisierung wie das Schlachthofgelände und das Wohngebiet am Otterstädter Weg (A 24) oder in der Vorbereitung wie Kranichstein West (K 6) oder am Ostbahnhof. Darüber hinaus bestehen noch größere Flächenreserven im bebauten Bereich, die für Wohnzwecke genutzt werden könnten z.B. die von den Amerikanern aufgegebene Ludwigskaserne an der Eschollbrücker Straße oder zumindest Teile des Geländes des Bundesbahnausbesserungswerkes an der Frankfurter Straße, welche aufgegeben werden. Aber auch in allen Stadtteilen bestehen noch viele Baulücken, die zur Schaffung von Wohnraum vordringlich genutzt werden könnten.

Die Eignung als Einfamilienhausgebiet wird angezweifelt.

Nach dem Bebauungsvorschlag des Bauträgers sind auf dem Schenckgelände 175 Wohnungen in Reihen- und Doppelhäusern und 25 Wohnungen in „Stadtvillen“ geplant. Bei einer Größe des Planbereichs von 6,7 Hektar ergibt dies im Durchschnitt 29 Wohneinheiten je Hektar. Dies ist im Hinblick auf die Lage in einer Großstadt, in der Nähe eines S-Bahnhofes, einer Grundschule und eines gut mit privaten und öffentlichen Dienstleistungen ausgestatteten Stadtteilzentrums eine viel zu geringe Bebauungsdichte. Nach dem gültigen Regionalen Raumordnungsplan ist bei der Ausweisung von Wohnbauflächen im Einzugsbereich von S-Bahn-Haltepunkten eine Dichte von 45 bis 60 Wohneinheiten und im Großstadtbereich von mindestens 60 Wohneinheiten je Hektar Bruttowohnbauland einzuhalten.

Auch irrt die Stadt, wenn sie davon ausgeht, dass der Bedarf an städtischem Wohnraum in Darmstadt vorrangig und fast ausschließlich in Form von Einfamilienreihenhäusern gedeckt werden muss. Insbesondere in einer Stadt mit so vielen Arbeitsplätzen, einer großstädtischen Sozialstruktur, sehr hohen Grundstückspreisen und hohen Wohnnebenkosten besteht ein großer Bedarf an bezahlbarem modernem Wohnraum in guter Lage, zwar mit Balkon aber nicht unbedingt mit einem Garten. Auf dem Schenckgelände könnte dies realisiert werden. Ein besonderer Standortvorteil ist hier vor allem der direkte S-Bahn-Anschluss über den bereits heute der Arbeitsmarkt im Ballungsraum am Unterrhein und in überschaubarer Zeit auch der Arbeitsmarkt am Unteren Neckar optimal erreicht werden kann. Diesem Klientel von Bürgerinnen und Bürgern, die sich regional orientieren, sollten solche Standorte als Wohnort vorbehalten bleiben. Konkret sollte auf dem Schenckgelände – soweit möglich – ein Geschosswohnungsbau mit drei Geschossen vorgesehen werden, wie dies im Testentwurf 2 des Stadtplanungsamtes vom 23.05.1997 angelegt war.

Es werden wichtige Natur und Landschaftspotentiale missachtet.

Das Grundstück der Firma Schenck war nur zum Teil bebaut und verfügte mit dem großen Parkplatz und mit den angrenzenden Frei- und Grünflächen über ausreichende Übergangszonen zu dem östlich gelegenen Wohngebiet und der freien Landschaft im Norden. An seiner Nord – und Nordwestseite weist das zur wohnbaulichen Umwandlung vorgesehene ehemalige Produktionsgelände der Fa. Schenck einen Grüngürtel von ca. 8.000 qm Fläche auf. Dieser ist mit Bäumen 1. und 2. Ordnung von beachtlicher Größe bestanden. (u. a. Traubeneiche, Ahorn, Kirsche, Birke, Robinie und Baumweiden). Größe und Ausreifungsgrad dieser Fläche legen ein Bestehen der Waldeigenschaft nach dem Hessischen Forstgesetz nahe. Wie aus der Konzeption deutlich wird, ist eine vollständige Beseitigung dieser Bestockung zu befürchten. Durch ihre Lage und Größe ist diese Fläche in erheblichem Maße geeignet, eine positive Wirkung auf das Kleinklima auszuüben und der Bevölkerung als Erholungsfläche zu dienen. Ich fordere deshalb von der Stadt den Erhalt dieser Bäume aus Gründen des Artenschutzes im ortsnahen Bereich, des Landschaftsbildes, der Stärkung der Erholungsfunktion der anschließenden Freiflächen und des Schutzes des Kleinklimas. Es ist aus meiner Sicht nicht auszuschließen, dass auch hier Fragen des Forstrechts übergangen werden sollen.

Hier ist kein Biotop auf Zeit entstanden, das nun vernichtet werden kann, sondern hier bedarf es einer qualifizierten Bestandsaufnahme, einer Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung und einer Planung von Ausgleichsmaßnahmen, wenn man das Gelände tatsächlich baulich nutzen will. Besonders erhaltenswert und weiterentwickelbar für eine Ortsrandeingrünung ist der Grabenbereich, der mit einem ausreichend bemessenem Schutzstreifen gesichert werden muss.

Der geplante Erschließungsaufwand ist überhöht.

Der Bebauungsvorschlag folgt den Grundsätzen einer autofreundlichen Erschließung. Bis an die nördliche Grenze des geplanten Baugebietes werden zwei Straßenzüge geführt, die mit zwei Querspangen verbunden sind. Drei Straßenschleifen erschließen die östlichen Baufelder. Garagen vor den Häusern und bei den Häusern sichern den Platzbedarf für abzustellende Fahrzeuge direkt neben dem Haus, signalisieren zusätzlich versiegelte Fläche, schränken den schon karg bemessenen Freiflächenanteil in Hausnähe ein. Solche Erschließungsmuster sind flächenvergeudend, verursachen hohe Erschließungs- und Folgekosten und tragen mit Lärm, Abgasen und Gefährdung aus dem Autoverkehr zur flächendeckenden Minderung des Wohnwertes bei.

Der Aufwand an Erschließungsflächen für Straßen und Wege ist so überzogen, dass fast alle Grundstücke auf zwei Seiten an eine Straße oder einen Weg angrenzen. Fast 40 Grundstücke grenzen sogar an drei Seiten an Erschließungsflächen, obwohl eine Erschließung ggf. auch nur über einen Fußweg völlig ausreichend wäre. Solche Planungen sind weit entfernt von beispielhaften Erschließungskonzepten, wie sie z.B. im Kranichsteiner Baugebiet K 6 verwirklicht werden.

Die Grundstücke sind schlecht zugeschnitten.

Das Bebauungskonzept mit Reihenhauszeilen folgt dem alten Muster mit dem Gärtchen vor und einer kleinen Gartenfläche hinter dem Haus. Dies hat die länglich bekannten Nachteile zur Folge, dass die Freiflächen, in Kleinstflächen zerschnitten, nur wenig Raum für Freizeit und Erholung, oder gar für die Entwicklung von naturbezogenen Potentialen (Teiche, Gräben, Büsche, Hecken, Blumenwiesen etc.) bieten. Dies gilt vor allem für die „nutzlosen“ Vorgärten und schmalen Gartenstreifen seitlich der Reihenendhäuser, die nur hohen Pflegeaufwand erfordern.

Es fehlt ein Konzept für das Gesamtareal im Hinblick auf den Flächennutzungsplan.

Mit der B3-Umgehung Arheilgen wurde dem Teilraum im Nordwesten von Arheilgen eine deutliche und endgültige Grenze gezogen. Das Schenckgelände ist nur ein Teil dieser Gesamtfläche, deren künftige Nutzung neu zu regeln ist.

Das stadtplanerische Ziel, das gesamte Areal künftig für Wohnzwecke zu nutzen, kommt im Entwurf des Flächennutzungsplans zum Vorschein, dessen Offenlage Ende Oktober von der Kommunalpolitik beschlossen wird. Die Gesamtkonzeption wäre allerdings nur dann für die Bürgerschaft diskutierbar, wenn auf alle Entwicklungsflächen östlich der B3 verzichtet, die Fluglärmbelastung auf ein erträgliches Maß gemindert, Lärmschutz zur Bahn und zur B3-Umgehung garantiert und die Erhaltung wichtiger Landschaftspotentiale im Teilgebiet gesichert werden.

Der vorliegende Bebauungsvorschlag lässt mit Ausnahme einer angedeuteten Verlängerung der östlichen Erschließungsstraße nach Norden keine Rückschlüsse auf ein Gesamtkonzept erkennen. Auch diese Verlängerungslinie entbehrt im Plan eines Abschlusses und der klaren Aussage, welchen Mehrbelastungen Anwohner angrenzender Wohngebiete durch die „Schenck-Planung“ ausgesetzt werden sollen. Erst wenn die aufgeworfenen Problematiken – möglichst als Ergebnis einer städtebaulichen Ideenwettbewerbes – beantwortet vorliegen, könnte eine Bebauung auf dem Schenckgelände erfolgen.



Fluglärm muss ein Ende haben –

IGAB unterstützt Förderkreis „Fluglärmklage“ e. V.

Während in den Medien die unterschiedlichsten Statements zur Einführung eines Nachtflugverbots für den Flughafen Frankfurt wiedergegeben werden, steigt die tatsächliche Belastung der Region durch den Flugverkehr unaufhörlich:

- Innerhalb eines Jahres stieg die Anzahl der Flugbewegungen um 20 000 Flüge auf insgesamt 460.000 pro Jahr.

Besonders die Starts und Landungen zwischen 22 und 6 Uhr sind in den vergangenen Jahren stark angestiegen und werden noch weiter steigen:

- Ab März 2001 steigt die Anzahl der Flugbewegungen um 160 Flüge pro Nacht.

Große Teile der Bevölkerung werden dadurch stark beeinträchtigt und in ihrer Gesundheit gefährdet. Leider gehört der Darmstädter Norden mit den Stadtteilen Arheilgen, Wixhausen und Kranichstein zu dem besonders nachts belasteten Gebiet. Gesundes Wohnen ist hier nicht mehr gewährleistet.

Während die hessische Landesregierung die Erweiterungspläne des Flughafens unterstützt, hat die Regionale Planungsversammlung aus wissenschaftlichen Untersuchungen über Fluglärm Konsequenzen gezogen und der Stadt Darmstadt die Ausweisung neuer Baugebiete in diesem Bereich untersagt. Das bedeutet, dass man einerseits zu Recht niemandem zumuten will, in diesem Gebiet zu wohnen, andererseits sich aber nicht um die gesundheitliche Gefährdung der bereits in dieser Zone lebenden Menschen kümmert. Die Rücksichtslosigkeit der Verantwortlichen gipfelt darin, dass die Situation für die bereits hier lebenden Menschen nicht etwa verbessert sondern durch Erhöhung der Flugbewegungen extrem verschlechtert wird.

Deshalb unterstützt die IGAB das Vorhaben des Förderkreises „Fluglärmklage“, das Recht der Bevölkerung auf gesundes Wohnen einzuklagen. Um zusätzlich zu der Lärmmessung in Wixhausen auch Werte für Arheilgen zu haben, wurde auf unseren mehrfachen Antrag hin von der Stadt Darmstadt eine Lärmesseinrichtung angeschafft, die im Februar installiert werden soll.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung ist von klagebereiten Bürgern aufgefordert worden, Schutzmaßnahmen einzuleiten, um die Lärmsituation im Norden Darmstadts zu verbessern, insbesondere sollen Flüge zwischen 22 und 6 Uhr bestimmte Lärmwerte nicht übersteigen. Bis jetzt hat das Ministerium die Ansprüche der Bürger nicht abgelehnt, versucht aber mit Verzögerun-

gen und Hinhalten Zeit zu gewinnen – Zeit, in der ohne Beschränkung geflogen werden kann. Da einige engagierte Bürger dies nicht länger hinnehmen wollen, haben sie sich entschieden, ihre Rechte (und damit stellvertretend die Rechte derjenigen, die ebenfalls betroffen sind) einzuklagen. Selbstverständlich braucht ein solches Klageverfahren finanzielle Unterstützung. Menschen, denen daran gelegen ist, dass der Darmstädter Norden nicht zu einer Abflugschneise degradiert wird und die darunter lebenden Menschen in ihrer Gesundheit nicht durch Fluglärm geschädigt werden, sollten das Vorhaben unterstützen.

Spenden bitte auf das Konto der IGAB - Stichwort: **Fluglärmklage**.

Wie sind die Lärmwerte in Arheilgen?

Lärmmessungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt (Sept. 2000) in Wixhausen und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.

Äquivalenter Dauerschallpegel (24 Std.)	54 dB(A)
Äquivalenter Dauerschallpegel 22 – 6 Uhr	52 dB(A)
Maximalpegel nachts > 70 dB(A)	8 Überflüge (Durchschnitt)
Maximalpegel nachts > 75 dB(A)	5 Überflüge (Durchschnitt)

Medizinische Bewertung

Maximalpegel nachts	55 dB(A)
Störung der Schlafphasen	> 60 dB(A)

Forderung für den Darmstädter Norden

22:00 Uhr – 1:00 Uhr	Maximalpegel 55 dB(A)
1:00 Uhr – 6:00 Uhr	Flugruhe

Kompromissvorschlag

22:00 Uhr – 6:00 Uhr	Maximalpegel deutlich < 55 dB(A)
	Äquivalenter Dauerschallpegel 32 dB(A)

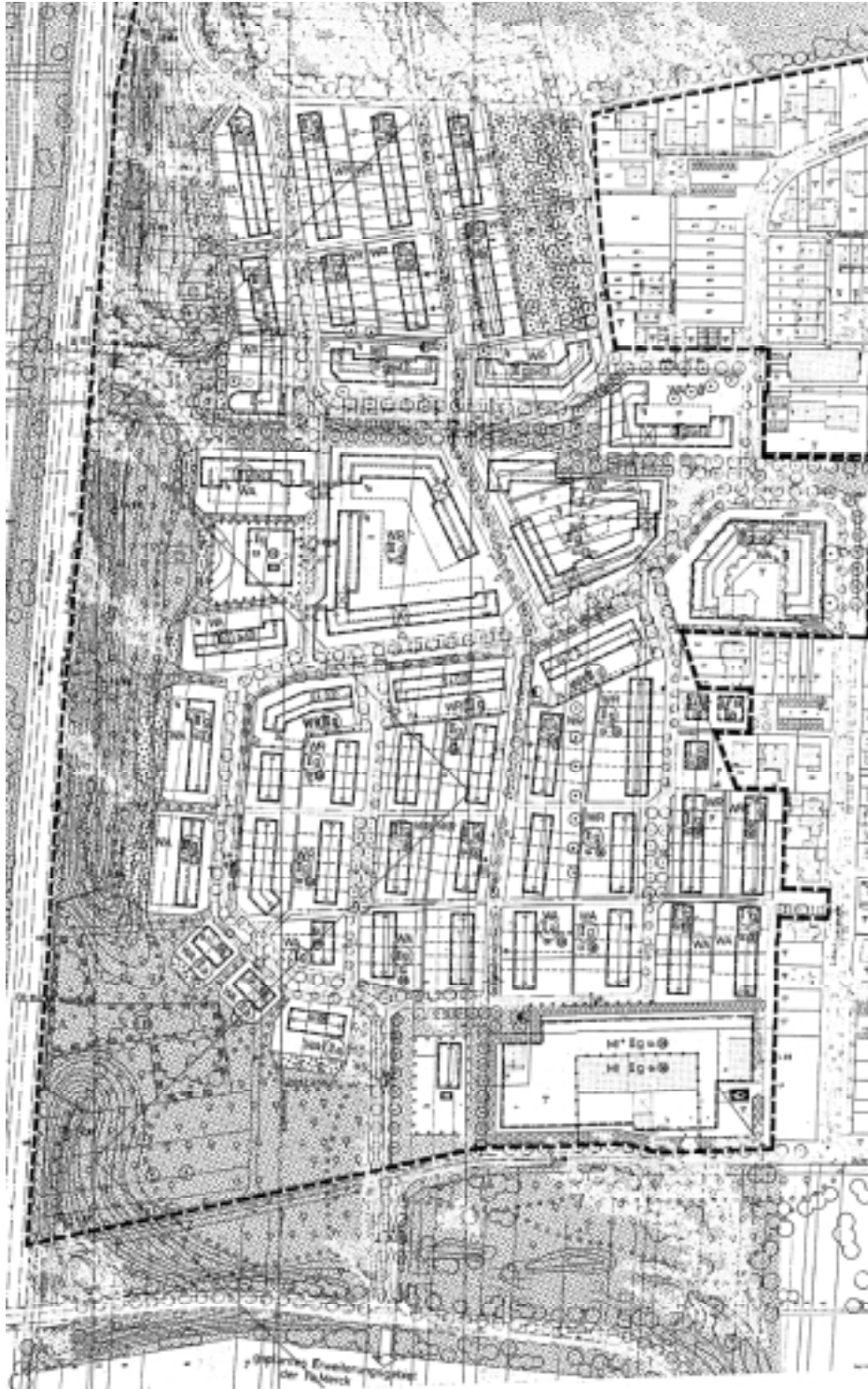
Falls Sie Fragen haben, wenden Sie sich an:

Will Schaumann Tel: (06151) 370307

Gabriele Lewin Tel: (06151) 376707

Blumenviertel ohne Blumen

Der Bebauungsplan A24 (z.T. geändert):



"Blumenviertel" wird das neue Wohnbaugebiet im Westen Arheilgen klangvoll genannt. Die Realität ist nach wie vor eher mit Wohnbaugebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplanes A24 zu beschreiben.

Zwar nehmen die geplanten Wohngebäude und ihr unmittelbares Umfeld immer mehr Gestalt an, jedoch sind die öffentlichen Flächen - zum Ärgernis aller Arheilger - überwiegend nach wie vor Baustelle.

Die Unterführung am Ötterstädter Weg, die Arheilgen mit dem Natur- und Naherholungsraum westlich der Bahn verbinden soll, ist nach wie vor geschlossen:



Leider wurde wohl vergessen, das entsprechende Hinweisschild an die Realität des "Baufortschritts" anzupassen:



Gemäß dem Bebauungsplan A25.1 soll das Blumenviertel durch eine Straße an den Arheilger Bahnhof angebunden werden. Vor dem Bahnhof soll ein Vorplatz mit Bushaltestelle entstehen.

Gedacht wird an eine Weiterführung der Buslinie vom Arheilger-Bahnhof durch das Blumenviertel Richtung MERCK und ggf. Nordbahnhof. Leider ist von einem Bahnhofsvorplatz und einer Verbindungsstrasse bislang nichts zu sehen:



Planungsrechtlich befindet sich im Südwesten des Blumenviertel ein geschützter Landschaftsbestandteil. Hier befand sich ein Sumpfwaldchen, das in Folge des Aushebens von Boden bei der Aufschüttung des Bahndamms im letzten Jahrhundert entstanden war. Nachdem im Rahmen des S-Bahn-Baus die ersten der alten Bäume gefällt worden waren (und damit die letzten Eulen im Arheilger Westen ihrer Nistbäume beraubt wurden und davon zogen) ist nunmehr das Sumpfwaldchen bei der Aufschüttung des Lärmschutzwalles ganz untergegangen. Lediglich ein einzelner Baum markiert noch den früheren Standort.

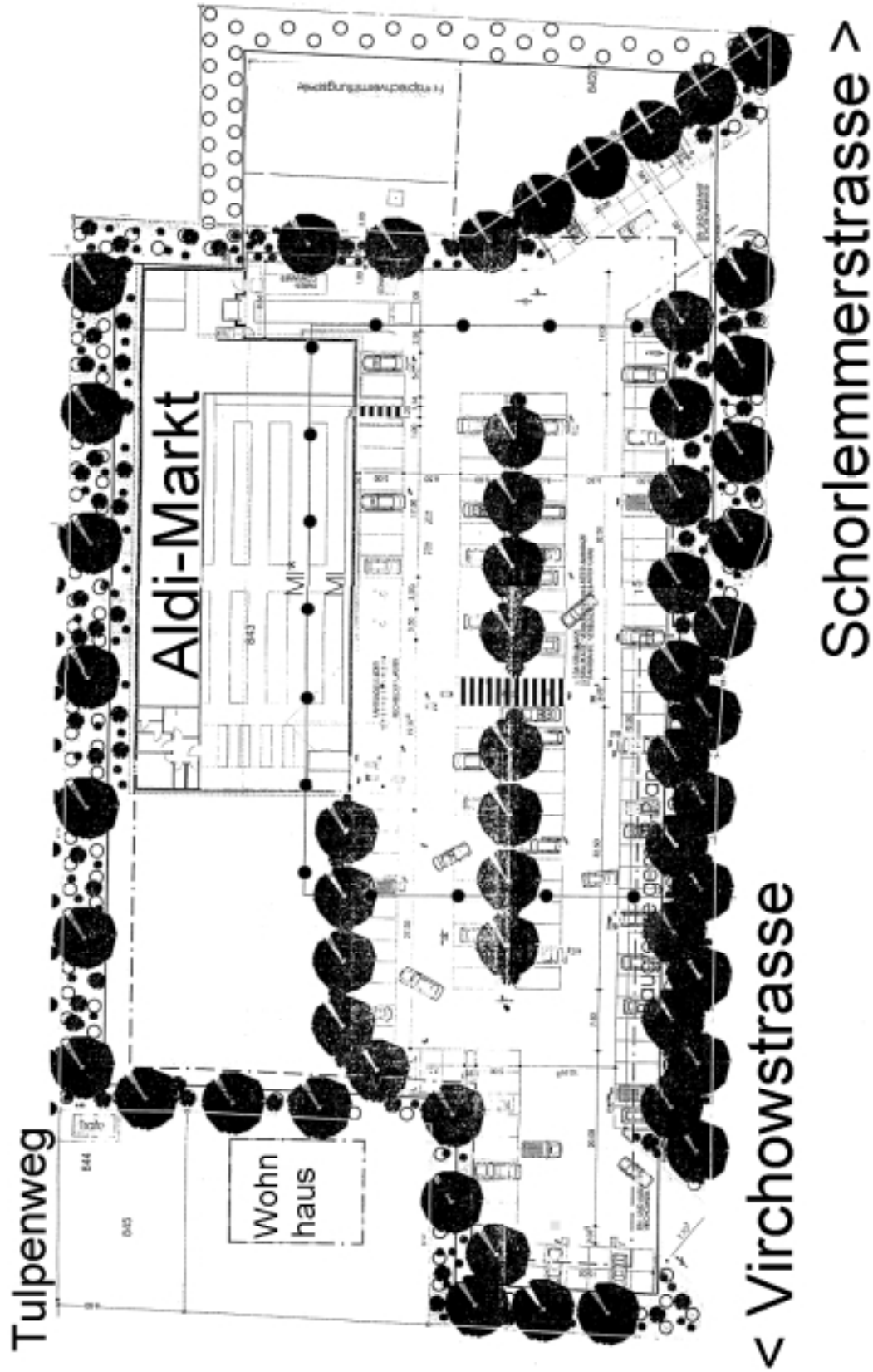
Es ist derzeit nicht ersichtlich, wann ein für Fauna und Flora den früheren Gegebenheiten gleichwertiger Raum geschaffen sein wird.



Auf den "Fortschritt" im Bereich des Straßenbaus, wie auf der Titelseite dargestellt, muss an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden.

Die IGAB wird sich bemühen, den dargestellten Ärgernissen nachzugehen. Wenn Sie Interesse haben daran mitzuwirken, oder einfach nur auf weitere Ärgernisse aufmerksam machen wollen, so kommen Sie doch einfach zur nächsten regulären Vorstandssitzung der IGAB am Dienstag 15.04.2001 im "Goldenen Löwen" um 20:00 Uhr.

Das Konzept für einen ALDI-Markt am Tulpenweg



Auf dem ehemals von der Firma Becker&Lewald genutzten Gelände soll ein Aldi-Markt errichtet werden. Die Betriebsgebäude wurden hierfür in den letzten Wochen abgebrochen und mit dem Baubeginn ist in Kürze zu rechnen.

Grundsätzlich ist die Verbesserung der Versorgung im Westen Arheilgens zwar zu begrüßen, jedoch hatte es im Vorfeld erhebliche Bedenken gegen das Vorhaben von Seiten der Anwohner der Fuchsstraße und der Schorlemmerstraße sowie der IGAB gegeben. Insbesondere wurde das Unternehmen und die Bauverwaltung auf mögliche Konflikte bei der Andienung und Zufahrt zu dem Verbrauchermarkt hingewiesen (vgl. APO vom 20.07.2000).

In Gesprächen zwischen der Firma Aldi, dem Bauträger, der Stadtbauverwaltung und der betroffenen Nachbarschaft wurde nach Lösungen zur Ausräumung der Bedenken gesucht.

Stadtrat Dr. Braun hat den Anliegern und der IGAB als Ergebnis dieser Gesprächsrunden folgendes mitgeteilt:

"Die Straßenverkehrsbehörde hat zu den vorgeschlagenen Maßnahmen ihr Einverständnis erteilt. Sie ist grundsätzlich bereit, an den Zufahrten Durchfahrtsverbotschilder aufzustellen mit dem Zusatz "Besucher des Aldi-Marktes frei".

Der Übergang über die Schorlemmerstraße zum Kinderspielplatz soll durch eine Aufpflasterung abgesichert werden. Für die notwendigen Maßnahmen wird eine Magistratsvorlage vorbereitet und den Körperschaften zugeleitet. Eine erste Absicherung soll durch Installation von Kölner Tellern erfolgen.

Angesichts des erreichten Einvernehmens und der generellen Zulässigkeit des Vorhabens wird das Bauaufsichtsamt die Voranfrage für den Aldi-Markt positiv bescheiden. Der Aldi-Markt wird von sich aus das Grundstück außerhalb der Verkaufszeiten mit elektrischen Toren schließen und darauf achten, dass die Andienung durch LKW's über die Zufahrt der Virchowstraße aus erfolgt".

Die IGAB hofft, dass durch die Umsetzung dieser Zusagen eine akzeptable Lösung zu Stande kommt.

Notfallplanung der Stadt Darmstadt - ein Notfall?

Betriebsstörungen bei der MERCK KGaA waren in den letzten Jahren immer wieder ein Thema, dem sich die IGAB annehmen musste. Recherchen der IGAB ergaben hierbei, dass zwar

- die MERCK KGaA
 - vorbeugend über Gefahren und das empfehlenswerte Verhalten bei Betriebsstörungen informiert (vgl. Broschüre nach § 11 Störfall-Verordnung),
 - eine Lautsprechanlage zur Alarmierung der Nachbarschaft betreibt (Erweiterungen wegen des Blumenviertels werden derzeit geprüft),
 - bis Februar 2002 einen neuen Sicherheitsbericht erstellen wird,
- jedoch die Stadt Darmstadt
 - keinen Notfallplan für die Alarmierung und Koordination von Notfallmaßnahmen außerhalb des Betriebsgeländes hat.

Die IGAB betrachtet dies als besorgniserregend. Sollten sich die Auswirkungen einer Betriebsstörung einmal nicht nur auf das Betriebsgelände beschränken, so kann eine derartige Situation nicht nur durch das Improvisationsvermögen der zuständigen Behörden bewältigt werden.

Die IGAB hat daher die Stadt Darmstadt im Rahmen der diesjährigen Veranstaltung zum Rahmenplan-MERCK aufgefordert, bis Februar 2002 einen entsprechenden externen Notfallplan zu erstellen. Zur Erstellung eines entsprechenden Planes ist sie aufgrund der neuen Störfall-Verordnung aus dem Jahre 2000 verpflichtet.

Weiter hat die IGAB vorgeschlagen, die Erstellung des Planes durch einen Beirat begleiten zu lassen, in dem betroffene und interessierte Organisationen und Bürger mitarbeiten können. Denn sicher ist es hilfreich, wenn vor Ort tätige, wie Deutsches Rotes Kreuz, Freiwillige Feuerwehr, Ärzte und Bürger nicht einfach vor vollendete Aufgaben im Ernstfall gestellt werden.

Haben Sie an einer Mitarbeit an dem Beitrag "Notfallplanung" Interesse?

Dann melden Sie sich bei uns:

eMail: igab-darmstadt@t-online.de

Interessengemeinschaft Arheilger Bürger e.V.

Die Interessengemeinschaft Arheilger Bürger e.V. wurde am 04.06.1987 als überparteilicher, gemeinnütziger Verein gegründet. § 2 der Vereinssatzung nennt folgende Ziel des Vereins:

- Bildung, Information und Aufklärung insbesondere der Bürger Arheilgens zu Themen der Raumordnung, Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sowie Unterstützung derselben in der Wahrnehmung ihrer Rechte.
- Die Interessenvertretung Arheilger Bürger überparteilicher Art insbesondere im Zusammenhang folgender Maßnahmen:
 - B3/West-Umgehung,
 - Ortskernsanierung,
 - Erweiterung der Fa. Merck in Richtung Arheilgen,
 - S-Bahn-Ausbau,
 - Neubaugebiete,
 - Stadtentwicklung Arheilgens,
 - Verkehrsberuhigung auch in Nebenstraßen im Stadtteil Arheilgen,
 - Natur- und Landschaftsschutz in der Gemarkung Arheilgen,
 - Verbesserung der Wohnqualität aller Arheilger Bürger.

Der Satzungszweck wird verwirklicht insbesondere durch öffentliche Informationsveranstaltungen und Aktionen des Vereins.

Unser monatlicher Beitrag (5 DM pro Person oder 10 DM pro Familie) ist bürger- und familienfreundlich!

Jahresbeiträge: (ab 2001)

Einzelmitglied 30,00 €

Ehepaare 45,00 €

Familien 60,00 €

Haben Sie Interesse an einer Mitarbeit? Kommen Sie zu den Vorstandssitzungen!

Öffentliche Vorstandssitzungen: in der Regel jeden 3. Dienstag im Monat im "Goldenen Löwen" 20:00 Uhr

Jahreshauptversammlung: Dienstag, den 20.März 2001 ab 20:00 Uhr im "Goldenen Löwen"



**Interessengemeinschaft Arheilger Bürger
(IGAB) e.V.**

<http://www.igab.de.vu/>

Geschäftsstelle Meidnerweg 12,
64291 Darmstadt

Tel.: 06151 - 37 67 91

Fax: 06151 - 37 74 45

eMail: igab-darmstadt@t-online.de

**Die IGAB lädt zur Jahreshauptversammlung
ein:**

Dienstag, den 20.März 2001

um 20:00 Uhr

im "Goldenen Löwen"

Tagesordnung:

1. Tätigkeitsbericht des Vorstandes
2. Bericht des Kassenwartes
3. Bericht der Kassenprüfer
4. Entlastung des Vorstandes
5. Wahlen zum Vorstand
6. Neuwahl zur Kassenprüfung
7. Antrag auf Änderung der Beitragsordnung
8. Berichte über aktuelle Themen
9. Antrag auf finanzielle Zuwendung an den Förderkreis Fluglärmklage
10. Verschiedenes

Ein kleiner Imbiss wird für den Abend vorbereitet.