

Ergebnisprotokoll

über die 34. Sitzung des Haupt- und Planungsausschusses
(VIII. Wahlperiode)
am 11. März 2016

Tagungsort: Sitzungssaal 8 A/B UG beim Regionalverband FrankfurtRheinMain,
Poststraße 16 in Frankfurt am Main

Beginn: 11:00 Uhr **Ende:** 11:30 Uhr

Teilnehmer: Herr Gerhard Herbert,
Vorsitzender des Haupt- und Planungsausschusses

Herr Berg	Herr Horn	Frau Dr. Reinhardt	Frau Streicher-Eickhoff
Herr Buschmann	Frau Jansen	Frau Rinn	Herr Stüve i.V.
Frau Förster-Heldmann	Herr Jung i.V.	Herr Röhrig	Herr Dr. Sydow
Herr Dr. Gehrke i.V.	Herr Kötter i.V.	Herr Röttger i.V.	Frau Weyrauch
Herr Gerfelder i.V.	Herr Krätschmer	Frau Sautner	Herr Winckler
Herr Gerhards	Herr Kündiger i.V.	Herr Schindler i.V.	
Herr Herkströter i. V.	Frau Loizides	Herr Schmidt	
Herr Heuser	Frau Möricke	Frau Simon i.V.	

Fraktionsgeschäftsführer/in: Frau Suffert

Obere Landesplanungsbehörde: Frau Regierungspräsidentin Lindscheid
Herr Dr. Beck
Frau Güss
Herr Huber-Braun
Herr Ortmüller
Frau Sander

Schriftführerin: Frau Scheuermann

Tagesordnung:

1. Antrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt auf Zulassung einer Abweichung vom Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 zur Ausweisung von Gewerbeflächen im Bereich der Kelley-Barracks – **Drs. Nr. VIII / 134.1**
2. Mitteilungen und Anfragen

Der Vorsitzende des Haupt- und Planungsausschusses, **Herr Herbert**, begrüßte –auch im Namen der stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr, Frau Annette Rinn– die Mitglieder beider Ausschüsse zur gemeinsamen Sitzung. Ebenfalls begrüßte er Frau Regierungspräsidentin Lindscheid sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der oberen Landesplanungsbehörde. Zu Tagesordnungspunkt 1 hieß er Herrn Oberbürgermeister Jochen Partsch (Stadt Darmstadt) sowie Herrn Dr. Peter Heiland (Planungsbüro Infrastruktur & Umwelt) sowie Herrn Ulrich Bausch (Büro Krebs + Kiefer) willkommen.

Er wies darauf hin, dass mit verkürzter Ladungsfrist zu dieser Sitzung eingeladen wurde. Einwände gegen die Tagesordnung wurden nicht erhoben.

Vor Eintritt in die Tagesordnung gedachten die Ausschussmitglieder Herrn Günter Schork, der am Mittwoch, dem 9. März 2016 im Alter von 60 Jahren unerwartet verstorben ist. Herr Schork war seit 2005 ordentliches Mitglied in der RVS und dort seit 2006 Mitglied des HPA.

Zu TOP 1: Antrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt auf Zulassung einer Abweichung vom Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 zur Ausweisung von Gewerbeflächen im Bereich der Kelley-Barracks – **Drs. Nr. VIII / 134.1**

Im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar betrachteten die **Herren Bausch** (Büro Krebs + Kiefer) und **Dr. Heiland** (Planungsbüro Infrastruktur & Umwelt) die Südanbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Rahmen der Ausweisung von Gewerbeflächen im Bereich der Kelley-Barracks. Anhand einer Power-Point-Präsentation wurde die Frage

„Welche Varianten ergeben sich unter Einhaltung des Korridors der Südanbindung unter Zugrundelegung der aktuell von der DB Netz AG vorgegebenen Trassierungsparameter (gestufter Geschwindigkeit von 100 km/h, 120 km/h, 160 km/h und 200 km/h), sowie einer eingleisigen statt zweigleisigen Streckenführung?“ von **Herrn Bausch** und die Frage

„Wie stellen sich die Varianten im Vergleich dar, insbesondere hinsichtlich der Ziele der Raumordnung und der Betroffenheit durch die Streckenführung sowie der Wirtschaftlichkeit?“ von **Herrn Dr. Heiland** ausführlich erörtert.

Die Präsentation ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

Herr Herbert dankte den beiden Herren für ihre Ausführungen.

Herr Schindler (SPD) bedankte sich ebenfalls für die zusätzlichen Informationen.

Er betonte, dass seine Fraktion die Ansiedlung der Firma Alnatura ausdrücklich unterstütze.

Wichtig sei jedoch auch die Klärung der Frage, ob das Vorhaben „Ausweisung von Gewerbeflächen im Bereich der Kelley-Barracks“ die ICE-Neubaustrecke in Richtung Mannheim in Gefahr bringe. Aus den Ausführungen der beiden Sachverständigen schließe er, dass sich für

die Bahn derzeit aufgrund des geplanten Vorhabens „Ausweisung von Gewerbeflächen im Bereich der Kelley-Barracks“ und der damit verbundenen modifizierten Streckenführung keine Argumente ableiten lassen, nicht an der bisherigen Planung festhalten zu können.

Herr Bausch bestätigte die Schlussfolgerung von Herrn Schindler.

Herr Schindler (SPD) führte weiterhin aus, dass auch die Diskussion der Frage, wie die Siedlungsentwicklung in Darmstadt im notwendigen Umfang im Rahmen der aktuellen Entwicklung auf dem Siedlungsmarkt sichergestellt werden könne, von Bedeutung sei. Hierüber sei bereits in der letzten HPA-Sitzung gesprochen worden. Zu diesem Thema habe man eine umfangreiche Aufstellung der Stadt Darmstadt als Anlage zum HPA-Protokoll erhalten. Auf die Frage, ob die Formulierungen in der Beschlussvorlage für ausreichend gehalten würden, um sicher zu stellen, dass bei der Bebauungsplanung die Maßgaben, die formuliert wurden auch so eingehalten würden, dass die Bahnstrecke nicht erschwert werde, wies Herr Herbert auf die vorliegende **Ergänzung der Drs. VIII / 134.1**, die aufgrund der Diskussion in der letzten HPA- und ÄR-Sitzung formuliert wurde, hin.

Auf Seite 1 der **Drs. Nr. VIII / 134.1** wird unter II. Maßgaben – Punkt 2. folgender Text eingefügt:

In den nachfolgenden aus dem Flächennutzungsplan zu entwickelnden Bebauungsplänen sind- bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für die geplante Fernverkehrsstrecke- entsprechende von Bebauung freizuhaltende Bereiche festzusetzen.

Ebenfalls eingefügt wird folgender Text auf Seite 34 nach dem fünften Absatz:

In welcher Form die Südanbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt an die geplante ICE-Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar künftig tatsächlich erfolgen wird, bleibt - unabhängig von der aktuellen Variantenprüfung- letztlich dem Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.

Herr Herbert ließ nun zunächst die Mitglieder des HPA über die so **ergänzte Drs. Nr. 134.1** abstimmen.

Beschluss: Der Haupt- und Planungsausschuss stimmt der **Drs. Nr. VIII / 134.1 in der ergänzten Fassung** einstimmig zu.

Anschließend ließ Herr Herbert die Mitglieder des WV-Ausschusses über die so **ergänzte Drs. Nr. 134.1** abstimmen.

Beschluss: Der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr stimmt der **Drs. Nr. VIII / 134.1 in der ergänzten Fassung** einstimmig zu.

Zu TOP 2: Mitteilungen und Anfragen

Da keine Wortmeldungen vorlagen, beendete **Herr Herbert** um 11:30 Uhr die Sitzung.

Vorsitzender des HPA



Gerhard Herbert

Schriftführerin



Conny Scheuermann

NBS Rhein/Main- Rhein/Neckar

Betrachtung der Südanbindung von Darmstadt
im Rahmen der Ausweisung von Gewerbeflächen
im Bereich der Kelley-Barracks

Aufgabenstellung zur Umsetzung der Vorgaben aus der Korridorstudie

Aufgabe 1

Welche Varianten ergeben sich unter Einhaltung des Korridors der Südanbindung unter Zugrundlegung der aktuell von der DB Netz AG vorgegebenen Trassierungsparameter (gestufte Geschwindigkeiten von 100 km/h, 120 km/h, 160 km/h und 200 km/h), sowie einer eingleisigen statt zweigleisigen Streckenführung ?

Aufgabe 2

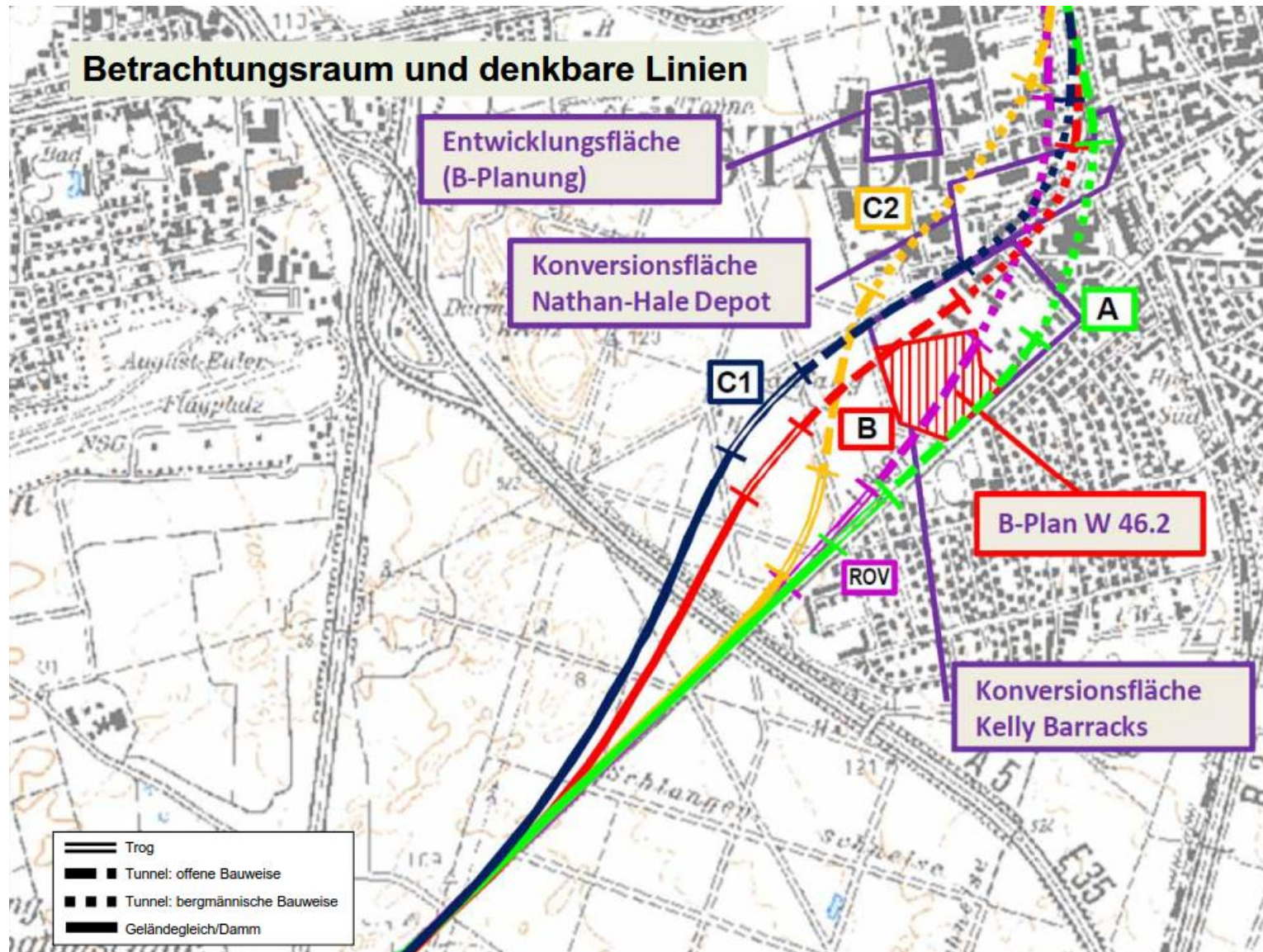
Wie stellen sich die Varianten im Vergleich dar, insbesondere hinsichtlich der Ziele der Raumordnung und der Betroffenheiten durch die Streckenführung sowie der Wirtschaftlichkeit ?

Aufgabe 1

Welche Varianten ergeben sich unter Einhaltung des Korridors der Südanbindung unter Zugrundlegung der aktuell von der DB Netz AG vorgegebenen Trassierungsparameter (gestufte Geschwindigkeiten von 100 km/h, 120 km/h, 160 km/h und 200 km/h), sowie einer eingleisigen statt zweigleisigen Streckenführung ?

ROV-Variante	ohne Parallellage zur DB Strecke 3601 Untertunnelung Straße am Kavalleriesand
optimierte ROV-Variante A1	in möglichst langer Parallellage zur DB Strecke 3601 und engen Kurven
Variante B	in kürzerer Parallellage zur DB Strecke 3601 Querung Konversionsfläche südlich Logistikzentrum
Variante C1	in kürzerer Parallellage zur DB Strecke 3601 Querung Konversionsfläche unter dem Logistikzentrum
Variante C2	vollständige Umfahrung der Konversionsfläche; verworfen wegen mangelnder Machbarkeit

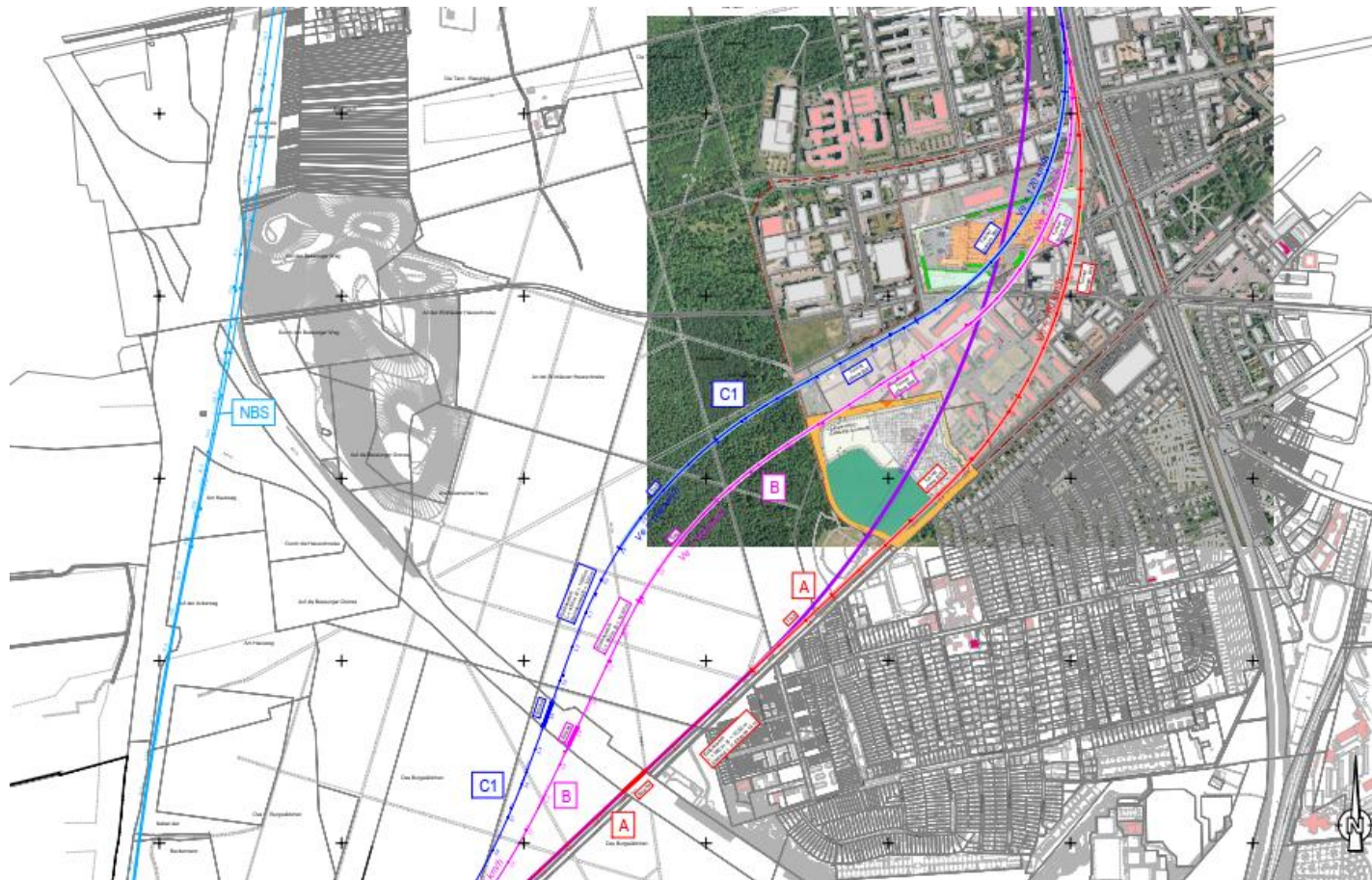
Betrachtungsraum und denkbare Linien



Abschnitt Nord: Anschluss Hauptbahnhof Darmstadt



Abschnitt Mitte: Konversionsbereich



Abschnitt Süd: Anschluss an die NBS



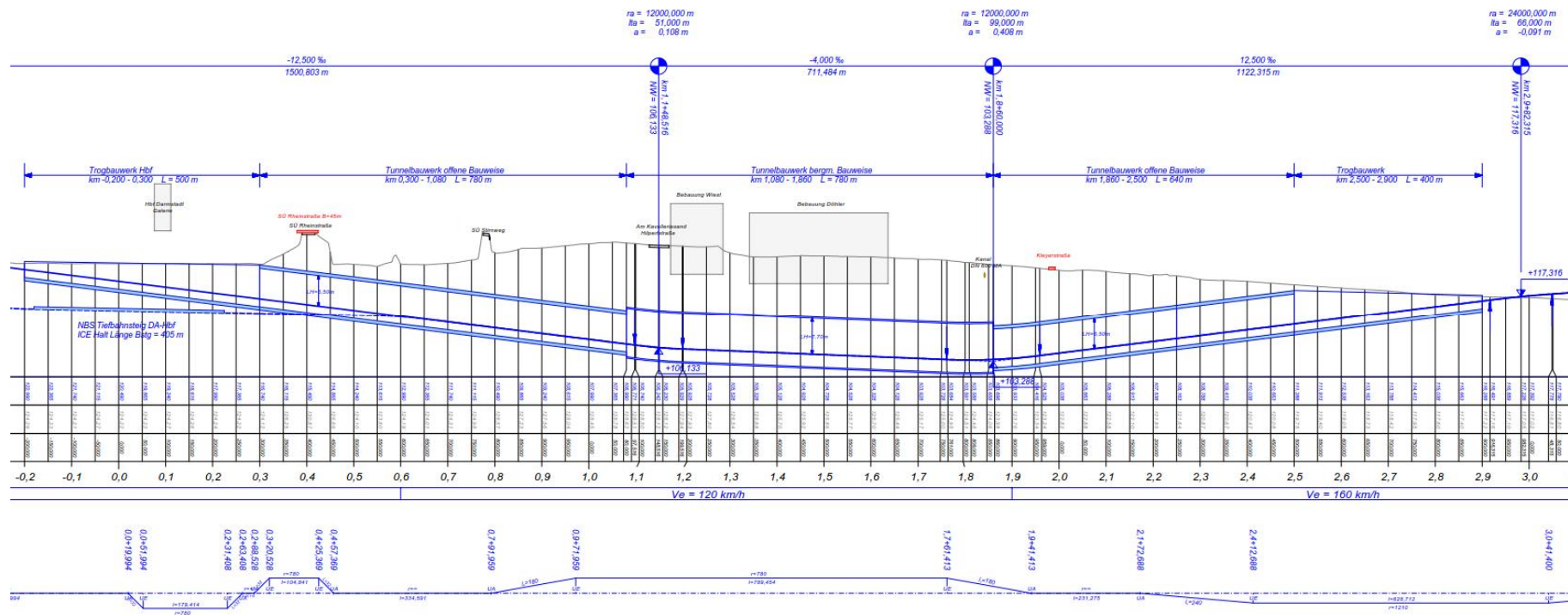
Unterquerung des baulichen Bestandes

Unter Zugrundelegung der aktuellen Aufgabenstellung (eingleisiger Anschluss für den Personenverkehr),
den vorgegebenen Geschwindigkeitsstufen der DB Netz AG
von 100 km/h (Bereich Hauptbahnhof) bis 200 km/h (Anschluß westlich der BAB 5)
sowie den daraus bedingten Trassierungsradien und Längsneigungen von 12,5 ‰

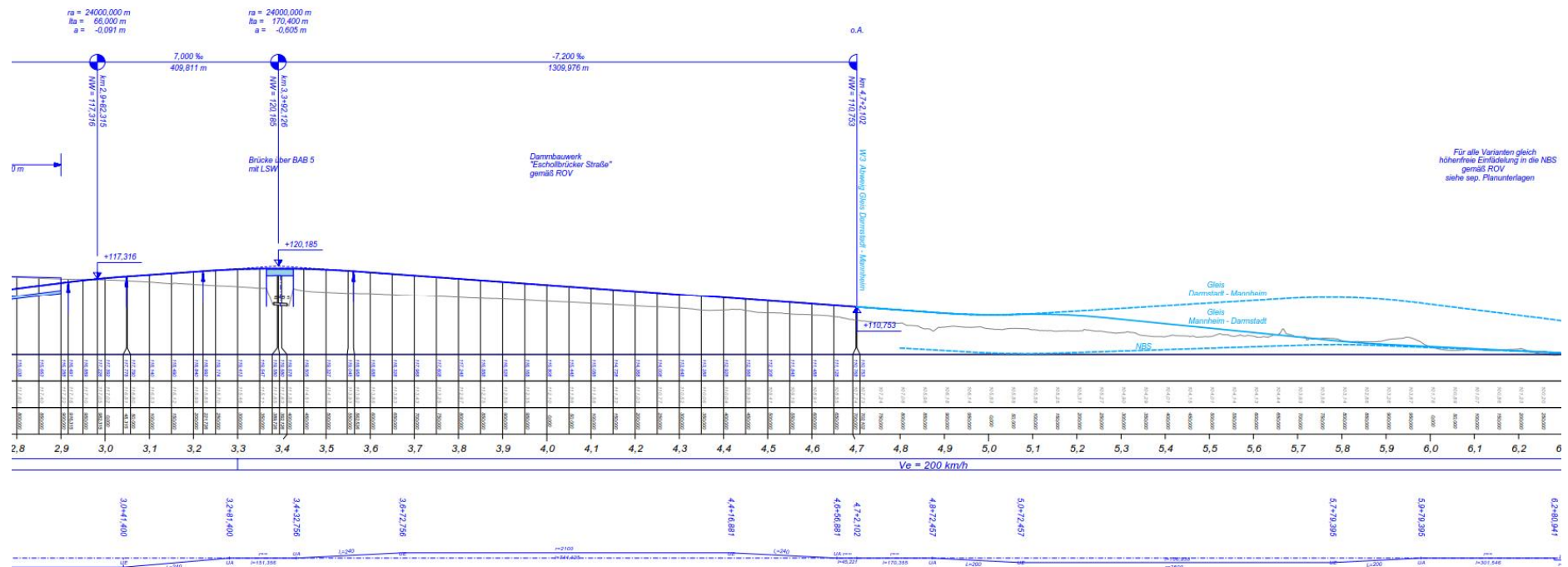
ergeben sich für die einzelnen Varianten im Vergleich folgende Längen der Tunnelbauwerke
(bergmännische und offene Bauweise zusammen) zur Unterquerung des baulichen Bestandes:

Variante ROV	Tunnellänge 2.270 m:	Nord 700 m offen, 1.070 m bergmännisch, Süd 500 m offen
Variante A	Tunnellänge 2.350 m:	Nord 1.050 m offen, 600 m bergmännisch, Süd 400 m offen
Variante B	Tunnellänge 2.350 m:	Nord 950 m offen, 710 m bergmännisch, Süd 690 m offen
Variante C1	Tunnellänge 2.200 m:	Nord 780 m offen, 780 m bergmännisch, Süd 640 m offen

Längsschnitt Tunnelbauwerk (Rampensteigung 12,5 ‰)



Längsschnitt Anschluss an die NBS

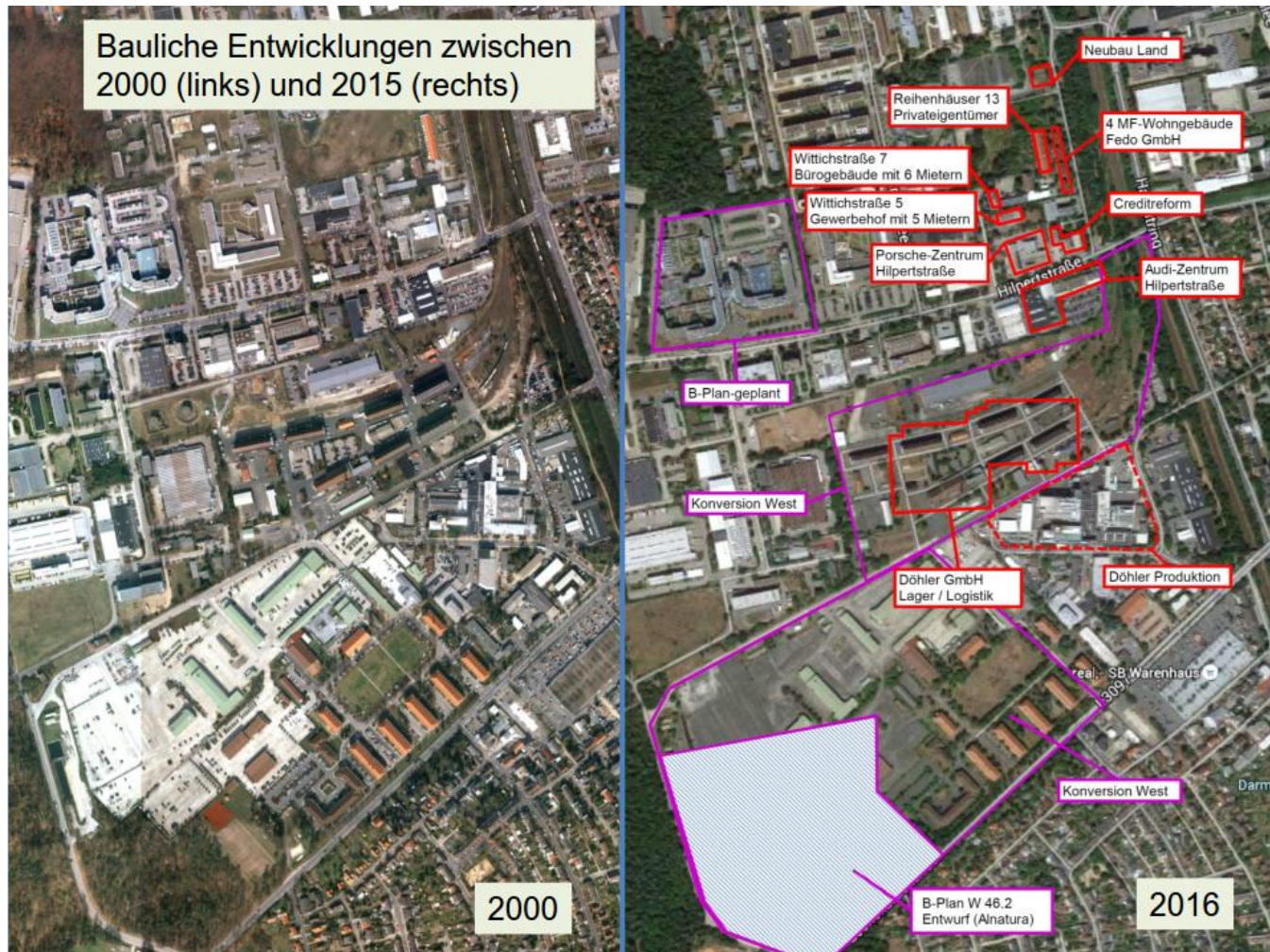


Aufgabe 2

Wie stellen sich die Varianten im Vergleich dar, insbesondere hinsichtlich

- der Ziele der Raumordnung
- der Betroffenen durch die Streckenführung
- der Wirtschaftlichkeit (Kosten)

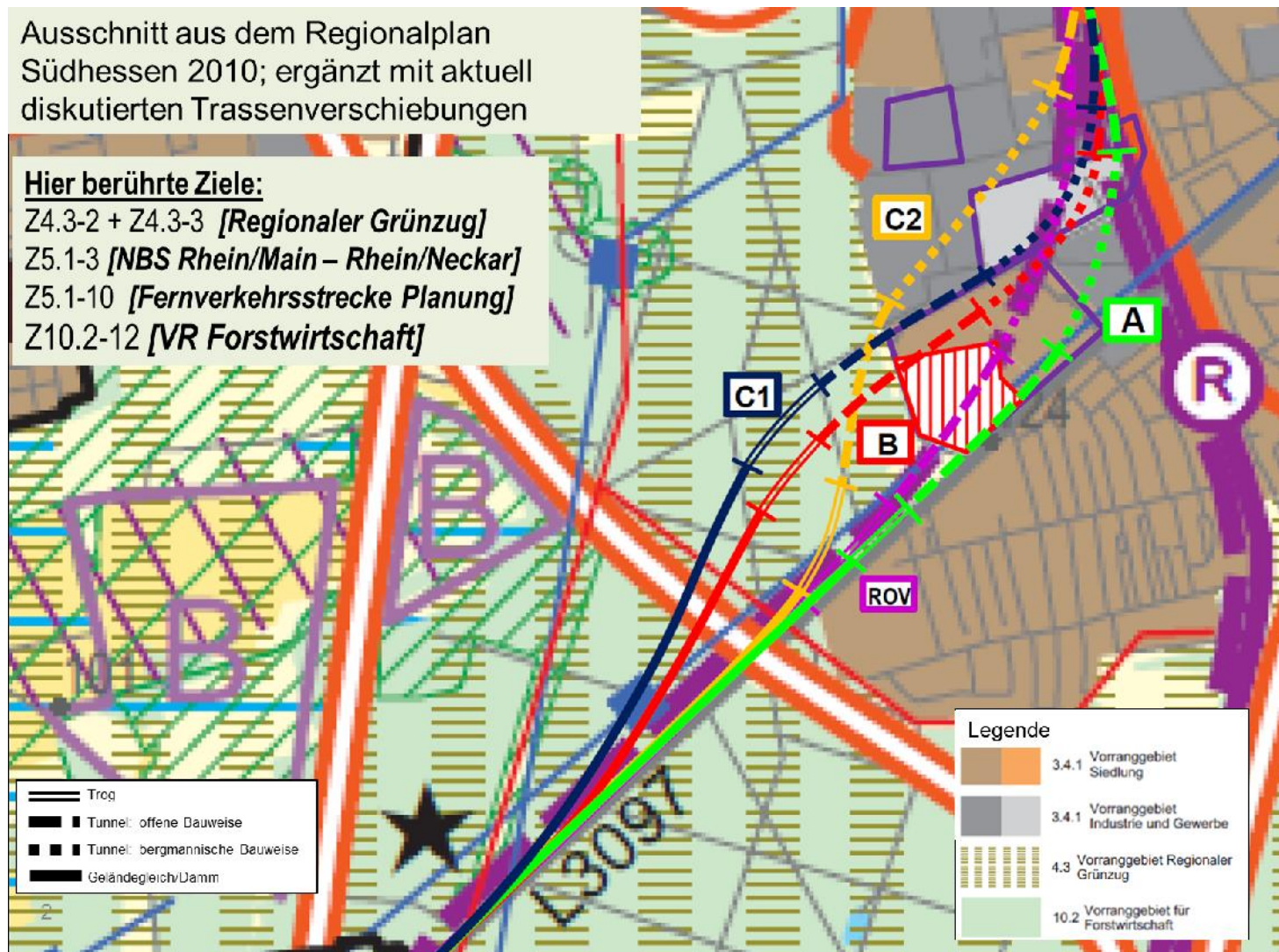
Bauliche Entwicklungen zwischen
2000 (links) und 2015 (rechts)



Ausschnitt aus dem Regionalplan
Südhessen 2010; ergänzt mit aktuell
diskutierten Trassenverschiebungen

Hier berührte Ziele:

Z4.3-2 + Z4.3-3 [Regionaler Grünzug]
Z5.1-3 [NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar]
Z5.1-10 [Fernverkehrsstrecke Planung]
Z10.2-12 [VR Forstwirtschaft]



Kostenvergleich

Variantenvergleich mit der Längsneigung für Mischverkehr (12,5 ‰)

mit Unterfahung Bestandsbebauung (Mischverkehr möglich)				
	ROV	Variante A	Variante B	Variante C1
	S = 12,5 ‰	S = 12,5 ‰	S = 12,5 ‰	S = 12,5 ‰
Gesamt	189.858,52 €	178.204,82 €	172.522,06 €	172.614,10 €
Index	110	103,2	99,9	100

Variantenvergleich mit der Längsneigung für reinen Personenverkehr (20 ‰) mit kürzeren Trogrampen

mit Unterfahung Bestandsbebauung (Personenverkehr)				
	ROV	Variante A	Variante B	Variante C1
	S > 20 ‰	S = 20 ‰	S = 20 ‰	S = 20 ‰
Gesamt	163.673,52 €	149.645,82 €	146.912,06 €	146.391,66 €
Index	111,8	102,2	100,4	100

Schlussfolgerungen / Empfehlungen (Kernpunkte)

- a) Faktisch erfolgte und geplante/erforderliche städtebauliche Entwicklungen in DA erfordern kleinräumige Modifizierung der Linienführung der Var. III A (ROV-Linie) im Bereich Gewerbegebiet West / Konversion Kelley-Barracks.
- b) Modifizierte Linienführungen, die die städtebaulichen Entwicklungen erlauben, sind machbar (technisch, wirtschaftlich).
- c) Die modifizierten Linien liegen generell im Korridor der Variante III A (ROV-Linie)
- d) Die Modifizierungen sind bezüglich der berührten Ziele der Raumordnung
 - Z4.3-2 + Z4.3-3 [Regionaler Grünzug]
 - Z5.1-3 [NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar]
 - Z5.1-10 [Fernverkehrsstrecke Planung]
 - Z10.2-12 [VR Forstwirtschaft]insgesamt gleichwertig mit der ROV-/Reg-Plan-Linie.