

Ein zweiter ALDI in Arheilgen: Vorteile und Nachteile

Informationsveranstaltung von IGAB und Anliegern am 20.11.2018 im Löwen

In einer gut besuchten Veranstaltung, die IGAB und Anlieger organisiert hatten, wurde deutlich, dass der an der Reitbahn geplante Markt von ALDI mit erheblichen Nachteilen nicht nur für die unmittelbaren Nachbarn verbunden ist. Als einer dieser Nachbarn hat Peter Pelikan die Besucher an diesem Abend begrüßt und in das Thema eingeführt. Als Mitglied der Arbeitsgruppe der IGAB, die sich seit Jahresbeginn mit dem Vorhaben beschäftigt und diesen Abend mit der Ausstellung von zahlreichen Plänen und den Vorträgen organisiert hat, ist ihm immer deutlicher geworden, mit welchen erheblichen Mängeln, die bisher nicht bekannt waren, dieses Projekt verbunden ist. Er hat diesbezüglich bereits mit vielen Anwohnern aus der Nachbarschaft insbesondere aus der Darmstädter Straße Kontakt und hält es für dringend geboten, das Vorhaben weiter zu durchleuchten, um so gut vorbereitet die im Frühjahr 2019 anstehende Offenlegung des Bebauungsplan-Entwurfes zu nutzen, und alles und wohl begründet der Stadt als Einwendung zu übersenden.

Bezugnehmend auf das von der Stadt immer wieder zitierte Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2004, das von einem Radius von 700 m als eine akzeptierte Entfernung für eine Grundversorgung ausgeht, zeigte er anhand von Bild 1 mit den Standorten der Märkte in Arheilgen auf, dass mit dem ALDI an der Schorlemmerstraße und dem EDEKA hinter dem Löwen der Stadtteil in weiten Bereichen bereits bestens versorgt ist. Ein an dem vorgesehenen Standort geplanter ALDI stellt insoweit keine Verbesserung dar, denn der Einzugsbereich deckt sich mit dem der vorhandenen Märkte. Damit ist der dem geplanten Entwurf des Bebauungsplans als Vorhaben- und Erschließungsplan „für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung“ keineswegs „erforderlich“ (§1 Abs. 3 BauBG) und insoweit bereits rechtswidrig. Sofern tatsächlich ein zusätzlicher Verbrauchermarkt nach Arheilgen kommen sollte, müsste dieser der Versorgung entlegener Bereiche des Stadtteils dienen. In Bild 2 wird deutlich, welch gewaltiges Bauwerk in die Baulücke gepresst werden soll mit weitest gehender Grenzbebauung zu den nördlichen und südlichen Nachbarn, zugleich weit in den Straßenraum der Frankfurter Landstraße vordringend und mit nur minimalen Abständen zu den Grundstücken an der Darmstädter Straße.

In den von Wilhelm Kins kompetent moderierten Beiträgen wurden sodann die in einer Arbeitsgruppe der IGAB seit Jahresbeginn festgestellten Probleme, die sich aus dem Vorhaben ergeben, anhand zahlreicher ausgestellter Planunterlagen und per Beamer projizierte Texte, Pläne und Graphiken erläutert und im Einzelnen begründet.

Das im Arheilger Ortskern noch gut ablesbare Erbe einer sehr alten und lange bewahrten städtebaulichen Entwicklung war das Thema des Vortrages von Karsten Bliesener. In einer Karte aus dem Jahr 1850 (Bild 3) sind immer noch die zwei historischen Siedlungszellen des Oberdorfes rund um die mittelalterliche Kirche und des Unterdorfes, das längs der Darmstädter Straße entstand, und die sich erst 1437 zu einer Gemeinde zusammenschlossen, zu erkennen. Stark ausgeprägt war bereits damals der geschlossene Ortsrand und die drei Ortseingänge an der Schreiber Pforte an der Darmstädter Pforte und am Obertor (Bild 4). Das Umland war noch unbebaut und wurde vor allem landwirtschaftlich genutzt. Noch im letzten Jahrhundert war der Verlauf des ehemaligen Dorfgrabens im Bereich der heutigen Reitbahn und die dahinterliegende lange Reihe aneinander angebaute Scheunen und damit ein fast geschlossener Ortsrand gut erhalten, wie das Luftbild von 1930 zeigt (Bild 5). Diese Scheunenreihe und Bachniederung waren sowohl eine klare Abgrenzung zum Außenbereich und stellten zugleich aber auch eine Verknüpfung von Außen- und Innenbereich dar.

Rainer Kossack wies darauf hin, dass die Bauflächen auf der West- und der Nordseite des alten Ortskerns landwirtschaftlichen Gehöften, sogenannten Hofreiten vorbehalten waren (Bild 6). Eine Hofreite besteht aus dem Wohn- und Wirtschaftsgebäude an der Straße und dem dahinterliegenden Wirtschaftshof der vom Scheunenbau abgeschlossen wird. Durchlässe in der Scheune ermöglichen den Zugang zu den außen liegenden Feldern und die Einbringung der Ernte auf kurzem Wege in die Hofreite. Diese Baustruktur im Westen des Arheilger Ortskerns zu erhalten und dem historischen Erbe

verpflichtet weiter zu entwickeln war Teil der Stadtteil- und Ortskernrahmenplanung, die vom Stadtplanungsamt im November 1979 veröffentlicht wurde (Bild 7). Danach soll sich im Bereich der Reitbahn das Geschäftszentrum ringsum den Löwen nach Norden erweitern können im Zuge einer neuen Bauzeile, die von der Straße abgesetzt den Verlauf des alten Scheunenkranzes wieder aufnimmt. Im damit entstehenden breiten Straßenraum der Reitbahn entsteht eine Art Dorfanger als öffentlicher Raum. Mit einer Baumreihe, Grünanlagen, breitem Fußgängerbereich eine Zone mit hoher Aufenthaltsqualität entlang der neu entstehenden Geschäftszeile.

Mit diesen Planungsvorstellungen als Grundlage betrieb die Stadt die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm des Bundes und des Landes. So wurde 1985 für den alten Ortskern vorbereitete Untersuchungen im Sinne des Städtebauförderungsgesetzes beschlossen und das Büro Gras damit beauftragt. Und am 14. Mai 1987 beschloss die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung den Ortskern von Arheilgen zum Sanierungsgebiet. Auch von der Gruppe Gras wird die Ausbildung des Dorfangers im Bereich der Reitbahn als wichtiges Element in den Rahmenplan für den Ortskern übernommen (Bild 8). Auf dieser Grundlage, seit 1983 planungsrechtlich verbindlich mit dem Bebauungsplan A 7.1, wurden in den nächsten Jahrzehnten mit öffentlichen aber auch erheblichen privaten Mitteln umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an vielen Häusern und auch Neubauten gerade auch im Westteil des Ortskerns realisiert. So wurde in 30 Jahren der schöne alte Ortskern wieder hergestellt. So auch an der Reitbahn, jedoch nur bis einschließlich Haus Nr. 169. Dann war plötzlich Schluss und zurück blieb die Lücke bis zur Hausnummer 179. Und nun kommt ALDI und macht das Sanierungskonzept an einer so wichtigen Stelle kaputt.

Die planungsrechtliche Grundlage für die Sanierungsmaßnahmen zwischen Darmstädter Straße und Reitbahn war der Bebauungsplan A 7.1 aus dem Jahr 1983, so das Thema des Beitrages von Axel Gross. Mit der Erklärung des historischen Arheilgens zum Sanierungsgebiet gelten innerhalb der Gebietsgrenzen die Bestimmungen des Städtebauförderungsgesetzes, in dessen Rahmen der Bebauungsplan A 7.1 aufgestellt wurde (Bild 9). Sein Geltungsbereich umfasst das Gebiet zwischen Frankfurter Landstraße, Messeler Straße, Darmstädter Straße und Untere Mühlstraße. Der Plan wurde am 28.06.1983 bekannt gemacht. Zitat aus der Begründung: „Das Ziel, die Stadtteilmitte durch eine Verbesserung der Nutzungsstruktur zu beleben, schlägt sich nieder in der geplanten Umgestaltung der Frankfurter Landstraße, bei der das Stadtteilzentrum vom Durchgangsverkehr befreit, sich attraktiver als bisher um den veränderten Kreuzungsbereich Untere Mühlstraße, Frankfurter Landstraße entwickeln soll. Die in ihrer Fahrbahnbreite reduzierte Frankfurter Landstraße, mit mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer, Bäume und den ruhenden Verkehr, dient dann vorrangig einem Zielverkehr zum Arheilger Stadtteilzentrum, das im Bereich vor der historischen „Darmstädter Pforte“ und an der Reitbahn umgestaltet werden soll... Im südlichen Bereich des Planungsgebietes soll eine neue zweigeschossige Randbebauung den historischen Ortskern begrenzen. Zur Stärkung der Versorgungsfunktion des Stadtteilzentrums werden im Erdgeschoss größere Bautiefen ausgewiesen, damit hier Geschäfte und nicht störendes Gewerbe Raum finden.“

Vorbild für die Gestaltung des Ortszentrums an der Frankfurter Landstraße sind zweifelsohne die zahlreichen Anger als Rückgrat vieler Städte, die im Mittelalter entstanden sind. Typische Beispiele sind Waldshut am Rhein, Landshut an der Isar, Rottweil und Villingen im Schwarzwald und auch Kehlheim an der Donau. Der breite Anger war Begegnungsraum für die Bürger mit den Umlandbewohnern auf den Märkten. Er diente verschiedensten Aktivitäten bis hin zu kulturellen Veranstaltungen. Der Anger war sozusagen das „Wohnzimmer“ einer Stadt. Ganz entscheidend ist, dass die historischen Anger bis in die Gegenwart hinein ihre gemeinschaftliche Funktion trotz völlig veränderter Mobilitätsverhältnisse voll erfüllen. Bemerkenswert ist, dass viele Anger zu Verkehrsstraßen für Autos umfunktioniert, aber in jüngerer Zeit wieder zu Fußgängerzonen zurückgewandelt wurden.

Die Festsetzungen im Bebauungsplan A 7.1 sind als verbindliche Ortssatzung nach wie vor gültig, nicht nur für alle Grundstücke zwischen der Reitbahn und der Darmstädter Straße sondern auch für die verbliebene Baulücke (Bild 10). Mit den rot dargestellten Baulinien ist festgelegt, dass auch in diesem

Bereich die Bebauung als Fortsetzung der bestehenden südlichen Bauzeile zurückweichen muss. Zur Straßenseite sind zweigeschossige Gebäude mit Satteldach zugelassen. Und mit den grün dargestellten Baugrenzen ist festgelegt, dass für Geschäfte und nicht störendes Gewerbe im Erdgeschoss eine größere Bautiefe gilt. Teil der Festsetzung ist auch, dass im Bereich des ALDI-Grundstückes eine Querverbindung durch den Block entsteht, wie sie weiter südlich bereits besteht.

Obwohl Bebauungspläne für Sanierungsmaßnahmen zügig durchzuführen und dabei die vorhandenen Ortsteile zu erhalten, zu erneuern und fortzuentwickeln sind (so §136 BauGB), wurde im Westteil des A 7.1 (Frankfurter Landstraße) die Bebauung vom Süden her nur bis einschließlich Haus Nr. 169 realisiert. Unklar ist, warum diese beispielhafte Plandurchführung in 30 Jahren nicht, wie vorgesehen, bis hin zu Haus Nr. 179 verwirklicht wurde. Die Sanierungssatzung war bis 2015 gültig. In dieser langen Zeit hätte die vollständige Plandurchführung längstens gelingen können. Ein unfassbares Versäumnis, was sich damals die Stadtregierung geleistet hat. Am fehlenden Geld lag dies keinesfalls, denn nach §148 BauGB werden nach Vorlage der „Kosten- und Finanzierungsübersichten“ Sanierungsmaßnahmen von Bund und Land gefördert.

Mit dem Verkauf der städtischen Grundstücke hat sich die Stadt nun entschlossen, in die Baulücke einen neuen Verbrauchermarkt zu platzieren, als Pflaster auf eine jahrelang schwärende Wunde und Hinterlassenschaft der vormaligen Stadtregierung. Damit Aldi eine möglichst große Verkaufsfläche schaffen kann, sollen mit dem Bebauungsplan A 43 die alten, rechtsgültigen Festsetzungen des Bebauungsplanes A 7.1 aufgeboben werden. Der Bau würde die Baulinie weit überschreiten und damit würde die fußläufige breite Fläche zum Treffen und Einkaufen entfallen und die Hälfte dieses Begegnungplatzes vom Aldi zugebaut werden. Damit wird zudem eine wichtige Querverbindung zwischen der Frankfurter Landstraße und der Darmstädter Straße nie realisiert werden, die für die Verknüpfung zwischen Ortszentrum und den neuen Wohngebieten sehr wichtig ist.

Wie stark in den bestehenden Bebauungsplan eingegriffen wird zeigen die nachstehenden Gegenüberstellungen. Die im ALDI-Areal nach dem Bebauungsplan A 7.1 überbaubare Fläche (Bild 11) entspricht dem Baurecht in der Nachbarschaft, ist gegliedert und sichert den Freiraum im Blockinnern. Mit dem von ALDI geplanten Verbrauchermarkt (Bild 12) würden die Grundstücksflächen fast vollständig überbaut, entsteht ein Fremdkörper im Umfeld, werden zu den Nachbargrundstücken nur minimale Abstände eingehalten und diese damit abgewertet. Die direkte Gegenüberstellung der beiden Alternativen (Bild 13) spricht für sich.

„Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial) zu ermitteln und zu bewerten“ (§ 2 Abs. 3 BauGB). Dazu dient neben der Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange die Beteiligung der Öffentlichkeit. Durch den Verkauf städtischer Grundstücke an ALDI hat sich die Stadt jedoch vorzeitig gebunden. Eine vorbehaltlose, objektive Bewertung der bürgerlichen Stellungnahmen ist somit nicht mehr möglich. Das dadurch entstehende Abwägedefizit stellt nach geltender Rechtsprechung ebenfalls einen Rechtsverstoß dar.

Die mit dem neuen ALDI-Markt an der Reitbahn sich abzeichnenden Verkehrsprobleme hat Gerhard Schäfer angesprochen. Im Rahmen der Erarbeitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans A 43 beim Stadtplanungsamt werden insgesamt vier Gutachten erstellt: Verkehrsuntersuchung, Klimagutachten, Faunistische Erfassung und artenschutzrechtliche Prüfung, Schalltechnische Untersuchung. Auftraggeber ist der Vorhabenträger (ALDI). Die Gutachten werden von angeblich unabhängigen Büros und Sachverständigen erstellt und von den Fachämtern der Wissenschaftsstadt Darmstadt geprüft. Die Gutachten sind Teil der Grundlage für die Erstellung des Bebauungsplans. Sie müssen demnach zur Bearbeitung des Bebauungsplanentwurfs vorliegen. Den Bürgerinnen und Bürgern stehen die Gutachten spätestens zur Offenlage zur Verfügung. Derzeit ist noch nicht absehbar, wann die Offenlage stattfinden wird, jedoch aus jetziger Sicht nicht vor März 2019. Ob, wie, an wen und auf welchem Weg die Gutachten bereits vor der Offenlage bereitgestellt werden können, kann zum jetzigen Verfahrensstand noch nicht gesagt werden.

Aus Sicht der Anwohner ist sicher das Verkehrsgutachten das Interessanteste. Diesbezüglich bestehen bereits heute eine Menge Fragen, die der Gutachter umfassend und nachvollziehbar beantworten muss. Die Erschließung des Marktes soll von der Reitbahn her erfolgen (Bild 14). An der Nordgrenze sollen die LKWs zur Anlieferung und zur Abfuhr von Leergut und Müll auf das Grundstück fahren. An der Ladenfront sind einige Fahrradabstellplätze geplant und an der Südgrenze wäre die Einfahrt in die Tiefgarage. Die LKW-Zufahrt wird sehr schwierig werden (Bild 15). Die ganze Breite der Frankfurter Landstraße in Anspruch nehmend sollen die Fahrzeuge rückwärts einfahren. Und dies sicher mehrmals am Tag und jedes Mal mit einer Blockade der stark befahrenen Straße und des Straßenbahnverkehrs. Mit Behinderungen ist auch zu rechnen, wenn Fahrzeuge sich vor der Einfahrt in die Tiefgarage stauen.

Die Einfahrt in die Tiefgarage (Bild 16) soll von der Frankfurter Landstraße her erfolgen, die Ausfahrt ist dann über die Rampe zur Darmstädter Straße hin vorgesehen. Abgesehen davon, ob ausreichend Parkplätze und diese auch in der notwendigen Breite zur Verfügung stehen, ist vom Gutachter auch die Frage zu beantworten, inwieweit Parkplätze in Tiefgaragen in diesen Ortslagen überhaupt angenommen werden. Bevor Kunden in die Tiefgarage fahren, werden sie einen Parkplatz zu ebener Erde ansteuern, auch wenn das Angebot so gering ist. Mit dem aus der Tiefgarage kommenden Autoverkehr kommt auf die Darmstädter Straße eine zusätzliche Belastung zu (Bild 17). Im Gutachten der Gruppe Gras ist dieser Straßenzug als verkehrsberuhigte Straße dargestellt und im Sanierungsgebiet auch so eingestuft worden. Die Straße ist so schmal, dass ein Begegnungsverkehr nicht reibungslos möglich ist. Auf den Grundstücken längs der Straße mit mehreren denkmalgeschützten alten Hofreiten ist kein Platz für Stellplätze oder Garagen, so dass viele Anlieger ihr Fahrzeug am Straßenrand abstellen müssen. Wie viele dieser Stellplätze im Bereich der Ausfahrt aus der Tiefgarage wegfallen werden, wird der Gutachter beantworten müssen. Auch zu den Auswirkungen des Mehrverkehrs aus der Darmstädter Straße auf den Knoten Untere Mühlstraße und Frankfurter Landstraße (Bild 18) werden Aussagen erwartet. Hier behindern sich bereits heute Verkehre aus den Parkplätzen von Volksbank und EDEKA insbesondere dann, wenn auf beiden Straßenseiten Busse stehen. Auch die Kreuzung der Darmstädter Straße mit der Messeler Straße (Bild 19) ist bereits heute ein neuralgischer Punkt, der Mehrbelastung nicht verträgt.

Problematisch wird es beim Parkplatzangebot in diesem Quartier. Die ca. 40 Parkplätze auf dem Grundstück der ehemaligen Kunstfabrik und dem Nachbargrundstück (Bild 20) würden wegfallen, wenn der Verbrauchermarkt gebaut wird. An dieser Stelle einen öffentlichen Parkplatz zu schaffen war Bestandteil des Planungskonzeptes der Gruppe GRAS wie auch das Parkplatzangebot an der Ecke, das mit der Tiefgarage unter der Ladenzeile realisiert wurde. Und auch die 16 Parkplätze, die vor dem ALDI-Grundstück laut Bebauungsplan A 7.1 vorgesehen sind (Bild 21) werden dann auch nie mehr entstehen. Wenn das ALDI-Gebäude so weit vorrückt fällt viel Platz weg, der gerade vor einem Markt für Fußgänger und die Unterbringung von Fahrrädern benötigt wird. Die wenigen Fahrradabstellplätze sind sicher nicht ausreichend, zumal der Trend zu Lastenrädern geht, die besonders viel Platz benötigen. Was ist vor dem Markt los, wenn bei Sonderangeboten viele Kunden auf die Ladenöffnung warten und wo bleibt Platz für Gespräche unter zwei Kunden oder Gruppen, ein in Arheilgen vielerorts zu beobachtende Möglichkeit der Kommunikation unter Freunden, Nachbarn, Vereinsfreunden.

Da der ALDI-Neubau im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplanes A 7.1 nicht genehmigt werden kann, will die Stadtregierung dies mit einem neuen Bebauungsplan ausschließlich für das ALDI-Grundstück doch noch ermöglichen. Während bei dem Verkauf der städtischen Grundstücke im Jahr 2017 die Öffentlichkeit nicht beteiligt wurde, hat die Bürgerschaft bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes A 43 nun ein gesetzlich verbrieftes Mitwirkungsrecht. Die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung im Bebauungsplanverfahren (Bild 22) erläuterte Gerhard Schäfer unter Bezug auf die relevanten gesetzlichen Bestimmungen des Baugesetzbuches (BauGB). Zu Beginn des Verfahrens steht der Aufstellungsbeschluss, den die Stadtverordnetenversammlung zu fassen hat und der ortsüblich bekannt zu machen ist (§2 Abs. 1 BauGB. Beides ist bis heute nicht erfolgt, soll im späteren Verfahren noch erfolgen. Die Konsequenz war, dass die Öffentlichkeit von dem geplanten Bebauungsplan erst erfahren hat, als es um die frühzeitige Beteiligung der Bürger ging (§3 Abs. 1

BauGB). Diese beschloss die Stadtverordnetenversammlung am 08.03.2018 und wurde am 12.03.2018 bekannt gemacht. Die von der Firma ALDI inzwischen detailliert ausgearbeiteten Pläne wurden sodann in der Zeit vom 13. 03. bis 13.04.2018 u.a. auch bei der Arheilger Bezirksverwaltung öffentlich ausgelegt. Die Möglichkeit, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen, haben viele Bürger genutzt.

Dieser erste Schritt der Bürgerbeteiligung ist noch nicht verbindlich. Erst wenn die Stadtverordnetenversammlung die öffentliche Auslegung des Entwurfes für den Bebauungsplan (§3 Abs. 2 BauGB) beschlossen hat und dieser für einen Monat auch öffentlich ausliegt, erfolgt die verbindliche, aber auch letzte Beteiligung der Öffentlichkeit. Was hier nicht vorgebracht wird, kann später nicht nachgereicht werden, es sei denn, es kommt zu einer erneuten Offenlage, weil der Planentwurf geändert oder ergänzt werden soll (§3 Abs. BauGB). Mit dem Satzungsbeschluss (§10 Abs. 1 BauGB) und der sich daran anschließenden Bekanntmachung tritt der Bebauungsplan in Kraft (§10 Abs. 3 BauGB). damit sind die Mitwirkungsrechte der allgemeinen Öffentlichkeit beendet. Nur den vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Grundstücksnachbarn bleibt dann der Gang zum Gericht, wenn sie die ihnen drohenden Nachteile abwenden wollen. Zuständig für solche Normenkontrollklage ist in Hessen der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel.

Da der Verwirklichung von Vorhaben in einem gültigen Bebauungsplan Eigentumsverhältnisse entgegenstehen können, eröffnet das BauGB im vierten und fünften Teil bodenordnende Maßnahmen. So wurde auch beim Neubau des EDEKA-Marktes erst nach Durchführung eines Investorenwettbewerbes über den Verkauf der betroffenen Grundstücke entschieden. Beim ALDI geht die Stadt nicht diesen Weg.

Liste der Bilder:

- 1: Einzugsbereich der Märkte
- 2: Das Projekt der Firma ALDI
- 3: Ortskern Arheilgen 1850
- 4: Oberdorf und Unterdorf etwa 1850
- 5: Luftbild um 1930
- 6: Hofreiten
- 7: Gestaltungs- und Bebauungsvorschlag der Stadt, Nov. 1979
- 8: Ortskernrahmenplan von 1986
- 9: Bebauungsplan A 7.1
- 10: A 7.1 mit Baulinien, Baugrenzen, Querungen
- 11: Bauflächen laut Bebauungsplan A 7.1
- 12: Bauflächen laut Bebauungsplan A 43
- 13: Gegenüberstellung Bilder 11 und 12
- 14: Erschließung des Marktes
- 15: LKW Anlieferung und Abtransport
- 16: Geplante Tiefgarage
- 17: Darmstädter Straße im Gutachten Gras
- 18: Kreuzung Untere Mühlstraße
- 19: Kreuzung Messeler Straße
- 20: Bestehende Parkplätze
- 21: Parkplätze laut Bebauungsplan A 7.1
- 22: Bürgerbeteiligung im Bebauungsplanverfahren