1987 bis 2017

Interessen Gemeinschaft Arheilger Bürger eV

Inhaltsverzeichnis

Mitreden – Mitwirken – Mitbestimmen 3

Die Geburtsstunde der IGAB:
B3 neu – Ortsumgehung und Zubringerstraßen 5

IGAB fordert Konzepte zur Entwicklung des Werksgeländes von Merck:
Ein umfassender Erfolg der IGAB 8

IGAB und Merck-Projekte
Schluss mit Heimlichkeiten 12

Die IGAB schaut auch über den Tellerrand
Grundwasserabsenkung im Westwald 16

Die IGAB gründet einen Tochterverein:
Der Förderkreis Fluglärmklage e.V. 17

Der Förderkreis Fluglärmklage e.V.
Eine Erfolgsgeschichte für bürgerliches Engagement 20

Merck und die Seveso-Richtlinie
Eine unendliche Geschichte 22

Die IGAB und der Arheilger Stadtteilverein 26

Stadtteilentwicklung Arheilgen
Die IGAB bringt sich ein und entwickelt
Ideen zu Planungen in Arheilgen 27

1. Umbau der Frankfurter Landstraße 27
2. Neubau der Ortsmitte mit einem Magneten-Supermarkt 30
3. Sanierung Nordbahnhof 32
4. Planung eines Tauchcenters 34
5. Stadtteileingang Nord: »Freiwilligen Feuerwehr Arheilgen« FFA 35
6. Stadtteileingang Süd: Frankfurter Straße, Emanuel-Merck-Platz 39

Die Gründungsmitglieder und Vorstände der IGAB 42

Impressum 43

Mitreden – Mitwirken – Mitbestimmen

In den meisten Fällen wird eine Bürgerinitiative aus dem Anlass gegründet, sich für oder gegen eine Änderung der Gegebenheiten im öffentlichen Bereich zu wenden. Sobald die Sache, um die es geht, einen erfolgreichen, oft auch weniger erfolgreichen Ausgang hat, löst sich die Gruppe auf.

Die Interessengemeinschaft Arheilger Bürger e.V. (IGAB), die 1987 gegründet wurde, passt nicht in dieses Schema, kann sie doch dieses Jahr auf ihr 30jähriges Bestehen zurück blicken. Sie hatte sich als Ziel gesetzt hatte, parteiunabhängig die Bürger über Themen wie Raumordnung, Stadtentwicklung und Verkehrsplanung zu informieren und sie in ihren Rechten zu unterstützen. Durch die großen Strukturveränderungen in Arheilgen wurde sie immer wieder motiviert, Vor- und Nachteilen herauszufinden und gegebenenfalls Alternativen aufzuzeigen.

Da die Mitgestaltung von Bürgern in Verwaltung und Politik immer noch zögerlich vonstattengeht, gilt es auch auf dieser Ebene für eine Beteiligungskultur Vorreiter zu sein.

Die in dieser Broschüre thematisierten Aktivitäten stellen nur die zeitaufwendigsten der IGAB dar. Darüber hinaus wurden auch immer wieder öffentliche Veranstaltungen organisiert, um die Mitbürger an den Informationen und an Diskussionen teilhaben zu lassen (siehe dazu auch Seite 26).

Schon 1992 wurde das Engagement der IGAB vom damaligen Hess. Ministerium für Landesentwicklung, Wohnen, Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz honoriert, dass sie Wege gefunden hat, eine Mitgestaltung der Bürger in Planungsfragen zu erreichen, und die Qualität der Kritik an der Planung der Stadt beachtenswert ist. Der in dieser Ehrung formulierte Vorschlag an die Stadt, in Zukunft intensiver mit der IGAB zusammen zu arbeiten, bleibt allerdings bis heute ein Wunsch, den es noch zu erfüllen gilt.

Darmstadt-Arheilgen Juni 2017

Vorstandmitglieder der IGAB: v. li. Ute Dupper, Karsten Bliesener, Gabriele Lewin, Gerhard Schäfer, Dr. Hartwig Richter, Wilhelm Kins.
Es fehlen: Wolfgang Hertling, Dr. Tobias Lackner, Dr. Thomas Reinle

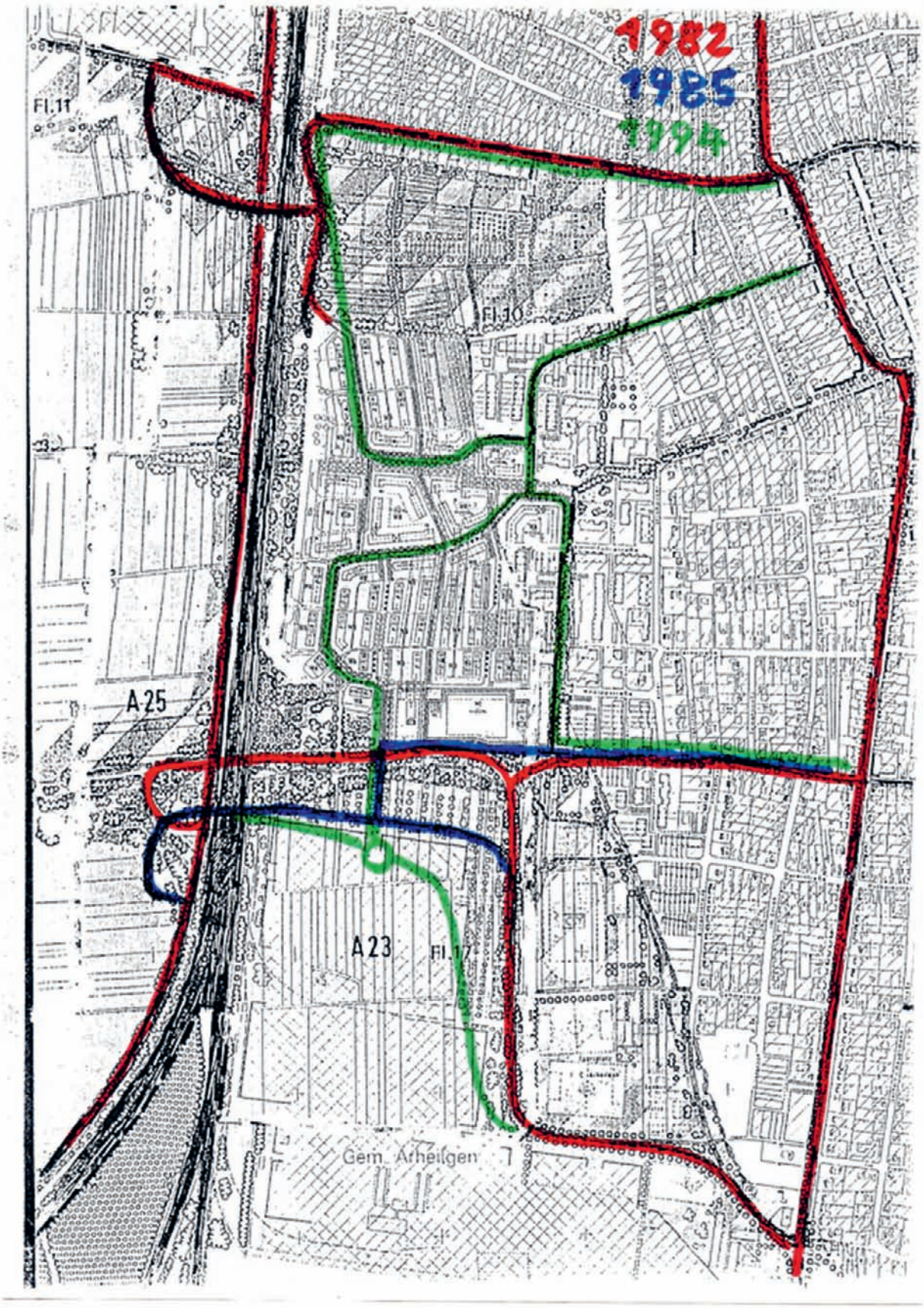


Bild 1: Westumgehung Arheilgen und ihre Zubringer

Planungsstand 1982
Planungsstand 1985
Ausführungsplanung 1994

Die Geburtsstunde der IGAB:

B3 neu – Ortsumgehung und Zubringerstraßen

In den 1970er Jahren wurde der Verkehr in der Frankfurter Landstraße und damit der Wunsch nach einer Umgehung immer stärker. Erste Planungen sahen einen Trassenverlauf durch das damalige Schenck-Gelände, zwischen Bahn und Friedhof und entlang des heutigen Helmut-Fuchs-Wegs vor, ohne Querung der Bahn und ohne Anbindung an die Gräfenhäuser Straße.

1982 entschied sich die Stadt für eine umfassendere Lösung. Die Haupttrasse sollte westlich der Bahn verlaufen und sollte zwei Zubringerstraßen haben: eine über eine Brücke als Verlängerung der Weiterstädter Straße und eine zweite Brücke in Verlängerung der Fuchsstraße. Die Planung wurde als Vorentwurf für den Bebauungsplan A 25 am 14.10.1982 in den Darmstädter Tageszeitungen bekannt gegeben, sie ist in Bild 1 rot dargestellt.

In den folgenden Wochen regten Bürger aus dem Arheilger Westen an, den Zubringer über die verlängerte Fuchsstraße nach Süden an die Arheilger Gemarkungsgrenze (damalige Nordgrenze des Merck-Betriebsgeländes) zu verlegen, und den Zubringer Weiterstädter Straße nur als Fuß- und Radweg auszuführen. Diese Planungen wurden begleitet durch einen Beitrag »Planungen zur Stadtentwicklung im Westen Arheilgens« (Arheilger Post, Juli 1984) und weiteren Anregungen aus der Bürgerschaft.

Die folgenden Jahre sind gekennzeichnet durch Auseinandersetzungen um den Flächennutzungsplan 1960, der Voraussetzung für diese Planungen war, und der am 2.11.1984 vom Verwaltungsgerichtshof für ungültig erklärt wurde. Dessen ungeachtet fand die Offenlegung des Entwurfs zum Bebauungsplan A 25 mit der in Bild 1 blau dargestellten Trasse statt.

Hauptkritikpunkte waren, dass die beiden Zubringerstraßen unerwünschten Durchgangsverkehr erzeugen würden, sie zu nahe an der Wohnbebauung und dem Sportgelände des FC Arheilgen lägen und Brücken wegen Bahndamm und Oberleitung im Vergleich zu Unterführungen unnötig lange Rampen hätten. Der Trassenverlauf westlich der Bahn stand dabei nie in Frage. In mehreren Beiträgen der Arheilger Post, in Schriftverkehr mit der Stadt Darmstadt, in öffentlichen Diskussionsrunden und in einem Gespräch mit der hessischen Landesregierung wurden alternative Vorschläge dargestellt. Der Öffentlichkeit wurden die Höhe der Überführung und die Länge der Rampen im Mai 1987 mit einem Baugerüst und einer Luftballonkette demonstriert (Bild 2).

Viele Arheilger Bürger teilten diese Kritik und unterstützten die Alternativvorschläge. Als die Stadt Darmstadt den Bebauungsplan A 25 als Satzung beschloss, gründeten Arheilger Bürger am 4.6.1987 die »Interessengemeinschaft Arheilger Bürger e.V.« (IGAB).

MIT EINEM ZEHN METER HOHEN GERÜST zeigte die Interessengemeinschaft Arheilgen-West am Samstag, wie mächtig die geplante Bahnüberführung der neuen B 3 an der Abzweigung Virchowstraße werden soll. (ker)

Bild 2: Gerüst mit Luftballons 01.05.1987

Um eine verträgliche Planung durchsetzen zu können, kauften zwölf Mitglieder der IGAB am 5.2.1988 ein Grundstück im Bereich des südlichen Zubringers. Sie gründeten später auch eine Klagegemeinschaft, die am 19.4.1989 eine Normenkontrollklage beim Verwaltungsgerichtshof Kassel einreichte, um die Nichtigkeit des Bebauungsplans A 25 feststellen zu lassen. Die Klageschrift wurde zunächst aus Kostengründen ohne externen Rechtsbeistand erstellt. Nachdem ein zur Unterstützung dieser Klage gegründeter Förderkreis hinreichend Geld eingesammelt hatte, konnte eine auf dieses Rechtsgebiet spezialisierte Kanzlei beauftragt werden.

Als Gründe für die Nichtigkeitsforderung führten die Kläger mehrere Abwägungsfehler und Verstöße gegen höheres Recht auf, insbesondere hätte die Stadt Darmstadt das Trassengebiet aus dem Grundwasserschutzbereich herausnehmen müssen. Für ihr Engagement erhielt die IGAB 1992 im Landeswettbewerb Hessen ein Lob und 500 DM Unterstützung.

Obwohl die IGAB nur Änderungen an den beiden Zubringerstraßen durchsetzen wollte, musste dennoch der gesamte Bebauungsplan A 25 beklagt werden. Dies führte zu einem Stillstand über mehrere Jahre, da die Stadt Darmstadt nicht von einer vollständigen Ablehnung der Klage ausging. Zwar teilte die Stadt Darmstadt den Geltungsbereich des A 25 in einen unstrittigen Bereich westlich der Bahn A 25.1 (aufgestellt am 7.7.1994) und in einen Bereich für den südlichen Zubringer A 25.2 (26.9.1995), die heutige Virchowstraße. Da aber die Art des Zubringers (Brücke oder Unterführung) Einfluss auf die Höhe der Straße westlich der Bahn hatte, konnten nur Teilbereiche des A 25.1 geplant werden.

In dieser Zeit plante die Firma Merck eine Erweiterung ihres Betriebsgeländes mit Gebäuden und Parkplätzen auch auf Arheilger Gemarkung. Die für den ökologischen Ausgleich notwendigen Bepflanzungen sollten auf dem neuen Teil des Betriebsgeländes angelegt werden (in Bild 1 der Bereich des A 23 westlich der blau markierten Trasse). Mit diesem Neubau sollte auch die LKW-Zufahrt verbessert werden, deshalb war eine Anbindung an die B3-Umgehung wichtig. Unter diesem Zeitdruck, einigten sich die Firma Merck, die Stadt Darmstadt und die Kläger der IGAB auf folgenden Kompromiss:

- Die Virchowstraße wird nach Westen verschoben (grüne Kurve in Bild 1).
- Im Zwischenbereich (zwischen blauer und grüner Kurve in Bild 1) wird ein bepflanzter Lärmschutzwall als Ausgleichsmaßnahme errichtet.
- Die Anbindung an die verlängerte Fuchsstraße entfällt. Dafür wird die Blütenallee Zubringerstraße für das Blütenviertel.
- Die Kläger verkaufen ihr bisheriges Grundstück im Bereich des Zubringers Virchowstraße und erhalten ein Grundstück im Bereich des Lärmschutzwalles und ein Grundstück im Bereich des ursprünglich geplanten Zubringers Weiterstädter Straße.
- Die Kläger ziehen ihre Klage zurück.
- Die Firma Merck übernimmt die Bepflanzung und deren Pflege im Lärmschutzbereich.
- Der Zubringer Weiterstädter Straße wird nur als Fuß- und Radweg ausgeführt.

Die weitere Ausführungsplanung und Umsetzung der B3-Umgehung und ihrer Zubringer erfolgte nach diesem Kompromiss. Die Inbetriebnahme der Langener Straße/B3 neu konnte am 3.2.1999 gefeiert werden, die der Virchowstraße am 3.8.2000.

Der zeitliche Ablauf dieser Aktivitäten ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Datum	Akteur	Aktivität
14.10.1982	Stadt Darmstadt	Bekanntmachung Vorentwürfe für A 25 mit Trassenentscheidung B3 westlich der Bahn
14.11.1982	Arheilger Bürgerin	Vorschlag Zubringer entlang Arheilger Gemarkungsgrenze
30.11.1982	Herren Evers und Schäfer	Weitere Bedenken und Anregungen
14.11.1983	Stadt Darmstadt	Offenlage Entwurf für Änderung des Flächennutzungsplan 1960 (mit Brücke Weiterstädter Straße)

Juli 1984	Herr Schäfer	Beitrag in der APO: »Planungen zur Stadtentwicklung im Westen Arheilgens«
2.11.1984	Verwaltungsgerichtshof	Flächennutzungsplan 1960 ungültig (Az IV DE 31/82)
24.7.1985	Stadt Darmstadt	Bekanntmachung der Offenlegung Bebauungsplan A 25 (Mag.Vorl. 0515/85 vom 10.5.1985)
25.9.1985	Arheilger Bürger	Anregungen und Bedenken
20.11.1986	Stadt Darmstadt	Bekanntmachung der zweiten Offenlegung Bebauungsplan A 25 (Mag. Vorl. 0989/86 vom 23.9.1986)
23.2.1987 ff	Arheilger Bürger (IG Arheilgen West)	Bedenken und Anregungen
2.5.1987	IG Arheilgen West	Höhenmodell und Luftballonaktion
4.6.1987	IGAB	Gründungsversammlung der IGAB
22.6.1987	IGAB-Mitglieder	Antrag an RP, dem B-Plan A 25 die Genehmigung zu versagen
1.7.1987	BUND	Stellungnahme zum A 25
22.10.1987	Regierungspräsidium	Mitteilung, dass A 25 zurückgezogen
30.10.1987	IGAB-Mitglieder	Antrag auf Änderung des A 25
5.2.1988	IGAB-Mitglieder	Kaufvertrag für Grundstück Flur 17 / Flurstück 181/1
11.2.1987	Stadt Darmstadt	Zweiter Satzungsbeschluss zum A 25 (Mag. Vorl. 0089/88 vom 11.1.1988)
20.4.1988	Stadt Darmstadt	Bekanntmachung der Genehmigung des A 25
9.6.1988	IGAB-Mitglieder	Veröffentlichung alternativer Planvorstellungen
30.1.1989	IGAB-Mitglieder	Gründung und Beschluss einer Klage beim VGH Kassel
19.4.1989	IGAB-Mitglieder	Schriftwechsel mit VGH Kassel und Rüge der Stadt DA
26.10.1989	IGAB-Mitglieder	Schriftsatz beim VGH Kassel eingereicht
27.3.1991	IHK DA	Vorschläge für Verkehrskonzept Darmstadt
1992	Landeswettbewerb	Preis und 500 DM Unkostenzuschuss vom Land Hessen
7.7.1994	Stadtverordnete	Aufstellungsbeschluss A 25.1 Weiterstädter Straße und Friedhofs-erweiterung
26.9.1995	Stadtverordnete	Aufstellungsbeschluss A 25.2 Virchowstraße
September 1996	Herr Kins	Gespräch mit Herrn Bürgermeister Gehrke über Brücke Weiterstädter Straße
1997	IGAB, Stadt und Merck	Vertrag über Grundstückstausch
30.6.1998	Darmstädter Echo	Bekanntmachung über Auflösung des beklagten A 25
1.7.1998	Stadt Darmstadt	Inkrafttreten A 25.2
26.10.1998	IGAB-Mitglieder	Rücknahme der Klage
30.10.1998	VHG Kassel	Einstellung des Klageverfahrens
3.2.1999	Stadt Darmstadt	Inbetriebnahme der Langener Straße (B3 Westumgehung)
31.8.1999	IGAB-Mitglieder	Beschluss über finanzielle Abwicklung und Auflösung
16.12.1999	Stadt Darmstadt	Endgültiger Satzungsbeschluss Bebauungsplan A 25
13.5.2000	Stadt Darmstadt	Inkrafttreten A 25.1
3.8.2000	Stadt Darmstadt	Inbetriebnahme der Anbindung Virchowstraße
3.2.2004	Grundbuchamt	Eintragen der Grundbuchsänderungen
28.2.2008	IGAB	Pflanzung von 5 Bäumen entlang Helmut-Fuchs-Weg

IGAB fordert Konzepte zur Entwicklung des Werksgeländes von Merck

Ein umfassender Erfolg der IGAB

Nachdem die Firma Merck Anfang des 20. Jahrhunderts den Firmensitz aus der Darmstädter Innenstadt an die Nordgrenze der Stadt nahe dem Nordbahnhof verlagert hatte, bestand noch ein großer Abstand zur geschlossenen Bebauung der noch selbständigen Gemeinde Arheilgen (Bild 3).
Hätten damals schon die Planungsgrundsätze der Seveso-Richtlinie bestanden, hätten Merck sich nicht weiter nach Norden und Arheilgen sich nicht weiter nach Süden entwickeln können. Sowohl die Entwicklung von Merck von einem pharmazeutischen Unternehmen zu einem Globalplayer im Bereich der Großchemie als auch die Entwicklung von Arheilgen u.a. als Wohnort für Merck-Mitarbeiter und Darmstädter Neubürger nach der Eingemeindung von 1937 führten zu starken baulichen Entwicklungen und bereits Ende der 70er Jahre zu der nicht mehr zu trennenden Gemengelage (Bild 4).

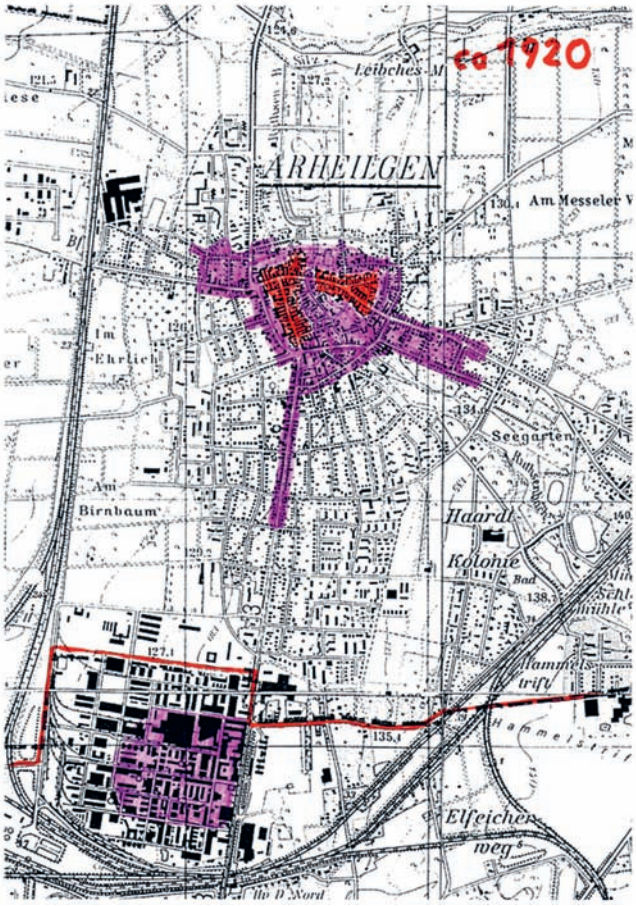


Bild 3: Arheilgen und Merck 1920 (IGAB)

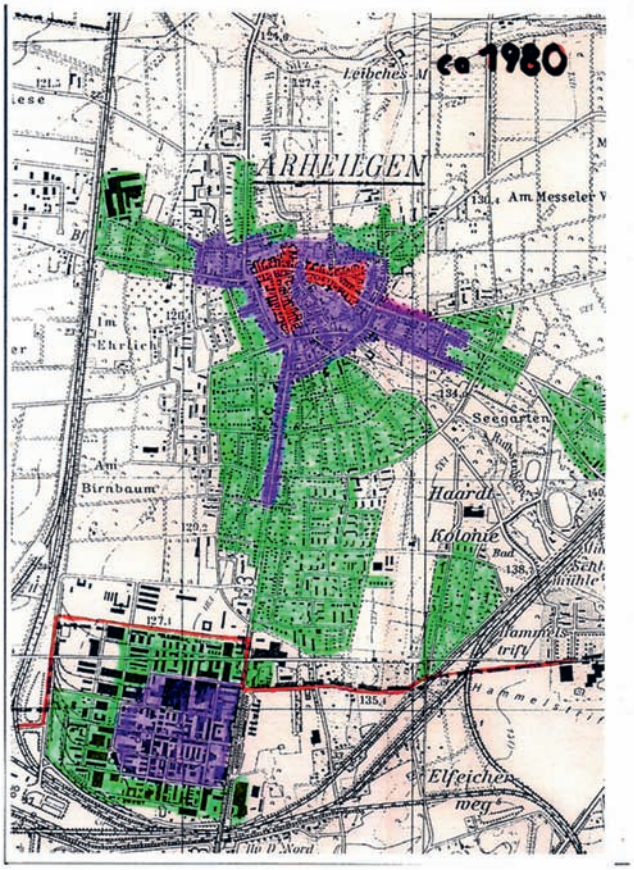


Bild 3: Arheilgen und Merck 1980 (IGAB)

Merck-Erweiterung als Industriegebiet verhindert

Von der Öffentlichkeit lange nicht registriert, hatten Merck und die Stadt Darmstadt bereits zu Beginn der 70er Jahre Grundstücke im Südwesten von Arheilgen getauscht, um der Firma Merck eine Ausdehnung über die ehemalige Stadtgrenze hinaus auf Arheilger Gemarkung zu ermöglichen. Ein möglichst großes Neubaugebiet für Merck zu sichern, war Absicht der Stadt mit den ersten Plänen zur Anbindung Arheilgens an die westlich geplante neue Bundesstraße mit der neu zu bauenden Virchowstraße. So wird im ersten Entwurf für den Bebauungsplan A 25 (B3-Umgehung und deren Anbindung an Arheilgen) eine Straßenführung von der Frankfurter Landstraße kommend ganz eng entlang der Westgrenze der Sportanlage des FCA

und nach Westen abbiegend in Verlängerung der Schorlemmer Straße dargestellt. Diesen Trassenverlauf für die Virchowstraße dokumentiert die in Bild 5 dargestellte rote Linienführung.

Welchen Erfolg die in der Auseinandersetzung mit dem Bebauungsplan A 25 aktiv gewordene Klagegemeinschaft dann erzielen konnte, zeigen die blau bzw. grün dargestellten Straßenführungen.

Der Bebauungsplan A 23: Was blieb sind Nordtor, Fremdfirmen und Parkplatz

Zu Beginn der 90er Jahre schloss das von Merck genutzte Betriebsgelände bereits Flächen in der Arheilger Gemarkung ein, endete aber südlich des FCA-Sportgeländes. Alle Flächen nördlich davon waren Ackerland und Planbereich für den aufzustellenden Bebauungsplan A 23 (Aufstellungsbeschluss vom 30.09.1982). Obwohl Merck in diesem Bereich bereits 23 ha erworben hatte, lag die Planung für den A 23 wohl wegen der Probleme mit dem Bebauungsplan A 25 auf Eis. Der Versuch von Merck, anhand einer in Zusammenarbeit mit

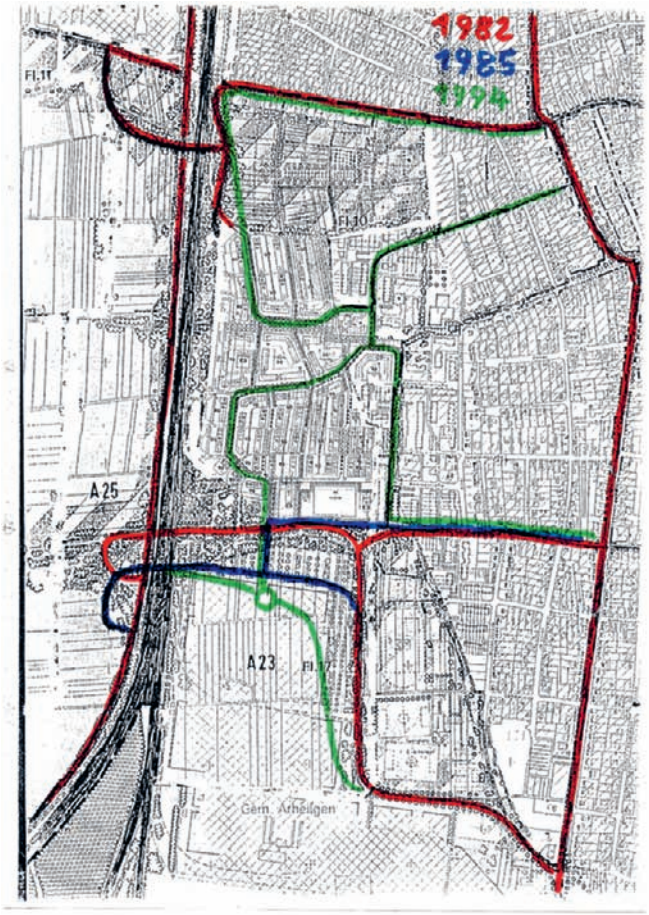


Bild 5: Trasse Virchowstraße 1982,1985 und 1995

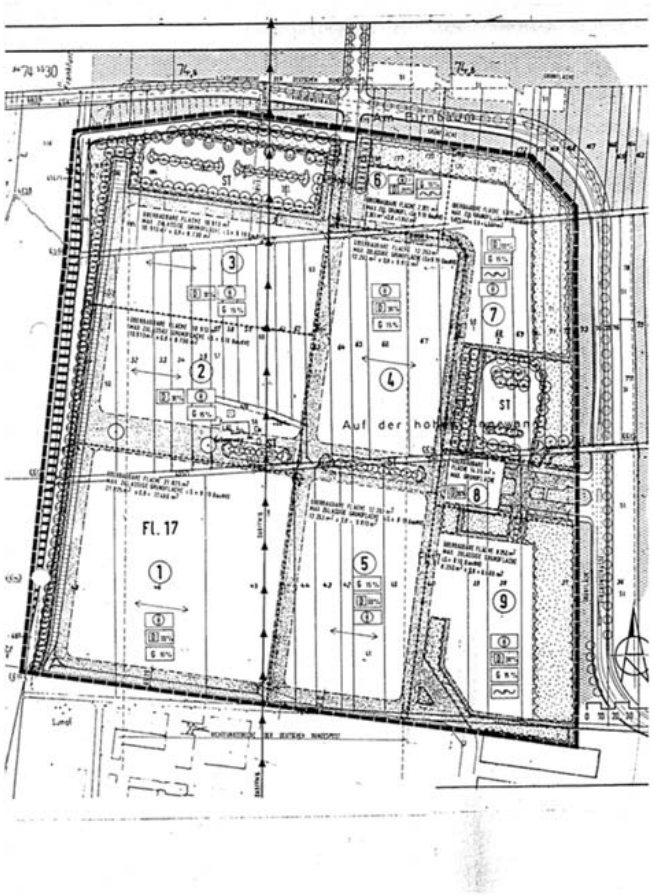


Bild 6: Entwurf Bebauungsplan A 13 von 1982 (Quelle: Stadt Darmstadt)

dem Stadtplanungsamt entwickelten Konzeption für den Bebauungsplan A 23 in der Südwestecke des Planbereiches, d.h. außerhalb des Werksgeländes und im Vorgriff auf den Bebauungsplan, eine Baugenehmigung für eine neue Tablettierung zu erhalten misslang.

1992 lag zur Darlegung der Ziele und Zwecke der Planung (vorgezogene Bürgerbeteiligung) ein Vorentwurf für den Bebauungsplan A 23 öffentlich aus und mit Magistratsvorlage vom 12.11.1992 wurde für diesen Entwurf des Bebauungsplans A 23 auch die verbindliche öffentliche Auslegung beantragt. Nach diesem Entwurf (Bild 6) sollte die Virchowstraße durch einen Streifen Parkplätze vom Sportgelände des FCA getrennt etwa bis zur Höhe der Dürerstraße und von da nach Westen abbiegend zur B3-Umgehung geführt werden (blaue Linie in Bild 5). Gegen die ursprünglich weiter nördlich verlaufende Trasse (rote Linie in Bild 5) hatten sich die Bürger erfolgreich gewehrt. Der Hinweis, dass die in der Rahmenplanung dargestellten Grünflächen besser auf der Seite des Wohngebietes liegen sollten, hatte überzeugt. Mit

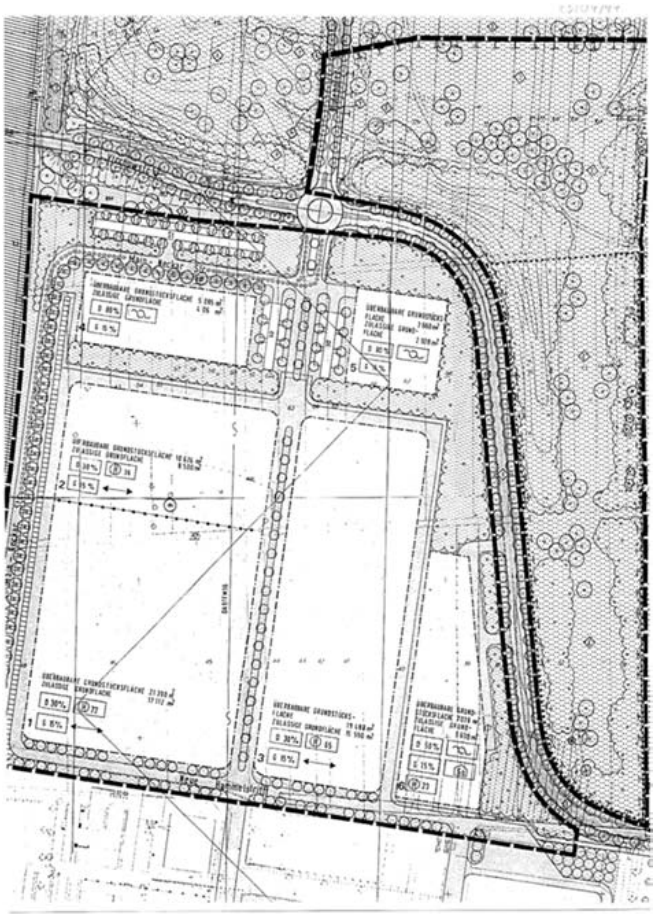


Bild 7: Entwurf Bebauungsplan A 13 von 1997 (Quelle: Stadt Darmstadt)

zwei Erschließungsstraßen sollten im Bereich A 23 insgesamt neun Baufelder für eine gewerbliche Nutzung (GE) erschlossen werden mit z.T. maximalen Bauhöhen bis 25 m. Merck hatte bereits vorher auf eine industrielle Nutzung im Planbereich verzichtet, und so sollten hier vor allem Werkstätten, Büro- und Laborgebäude entstehen. Da nach dem gültigen Naturschutzgesetz bei der Ausweisung neuer Bauflächen zusätzlich Flächen für Ausgleichsmaßnahmen als Kompensation für den Eingriff in die Natur nachgewiesen werden mussten, hat die IGAB bereits 1993 gefordert, die Trasse der Virchowstraße zwischen den Bauflächen und den notwendigen Ausgleichsflächen zu führen.

Die IGAB erhielt die Magistratsvorlage von 1992 erst im August 1993. Im November 1993 hatte sie dann umfassend zu der Planung Stellung genommen und diese auch in öffentlichen Veranstaltungen vertreten. In den folgenden Jahren fand bei Merck und der Stadt Darmstadt ein Paradigmenwechsel statt. Man verzichtete auf eine Konfrontation mit der IGAB und suchte den Kompromiss. So wurde die IGAB dann im Februar 1997 vorab über den neuesten Stand der Planung informiert. Der neue Bebauungsplan (Bild 7) sah nun neben der Ausweisung eines Baugebietes mit sechs Baufeldern mit Bauhöhen von 12 bis 25 m eine Pufferzone zwischen der neuen Trasse für die Virchowstraße und dem FCA-Sportgelände vor, die als Ausgleichsfläche mit dichtem Baum- und Buschbewuchs und Lärmschutzwall zu gestalten war. Diesem Entwurf konnte die IGAB zustimmen, denn die Erweiterungsfläche für Merck betrug nicht mehr 15,6 ha sondern nur noch 11,8 ha. Außerdem galt für das Erweiterungsgelände ausschließlich eine gewerbliche Nutzung, und die Pufferzone zwischen Virchowstraße und dem Wohngebiet und Sportzentrum war mit 5,3 ha als Ausgleichsfläche gesichert. Diese sollte von Merck als qualifizierter Grüngürtel gestaltet und gepflegt werden (Bild 8).

Im Oktober1997 beschloss die Stadtverordnetenversammlung den Bebauungsplan. Die Offenlage erfolgte Anfang 1998, begleitet von einer gemeinsamen öffentlichen Veranstaltung von Stadt und IGAB. Auch zu diesem Plan nahm die IGAB ausführlich Stellung, denn es galt, auch im Gewerbegebiet sicher zu stellen, dass nur Betriebe und Anlagen zulässig sind, von denen nicht erheblich belästigende Emmissionen, insbesondere gas- oder staubförmig, ausgehen. Diese Forderung hat die Stadt nicht berücksichtigt und die Stadtverordnetenversammlung hat am 29.04.1999 den Bebauungsplan als Satzung beschlossen. Auch eine Intervention der IGAB beim Regierungspräsidium, im Rahmen der Genehmigung des Bebauungsplanes die vorgeschlagenen Bestimmungen zur eingeschränkten Nutzung vorzuschreiben, blieb erfolglos.

Bild 8: Ausgleichsfläche östlich der Virchowstraße

Wie die weitere Entwicklung zeigte, war die Nichtbeachtung der IGAB-Forderung gar nicht so schlimm. Bereits im Dezember 1998 hatte Merck darüber informiert, dass im A 23 zunächst nur eine neue LKW-Zufahrt und ein erster Parkplatz entstehen (Bild 8). Und dabei ist es auch geblieben: Gebäude für das LKW-Tor und für Fremdfirmen auf der Westhälfte und eine große Parkplatzanlage mit vielen Bäumen und Grünflächen am Rand auf der Osthälfte (Bilder 9 und 10). So hat die IGAB mit ihrem beharrlichen und qualifizierten Vorgehen ein Optimum erreicht zur Sicherung der Umwelt- und Lebensbedingungen im Arheilger Westen.

Der Bebauungsplan A 29: Auf Arheilger Gemarkung nur Gewerbe

Zu Beginn der 90er Jahre endete das Merck-Werksgelände auf Höhe des FCA-Sportgeländes und hatte sich damit bereits auf Arheilger Gemarkung ausgedehnt. Das Areal auf Arheilger Gemarkung gehörte zwar Merck, war aber nicht so dicht bebaut wie heute. Teil des Kompromisses über den beklagten Bebauungsplan A 25 (B3-Umgehung) war die Forderung der IGAB, dass auch für das Werksgelände auf Arheilger Gemarkung ein Bebauungsplan aufgestellt wird und dort nur gewerbliche Nutzungen zulässig sind. Im Vorgriff auf diesen Bebauungsplan stellte Merck jedoch bereits im November 1992 einen Bauantrag für eine Bebauung beiderseits der Einmündung der Virchowstraße in die Frankfurter Landstraße. Geplant war auf der Südseite ein langgezogener Sichelbau mit Tiefgarage und Zufahrt von der Virchowstraße. Die IGAB hatte Bedenken wegen der Einengung des Grünzuges parallel der Virchowstraße vor allem aus Gründen des Stadtklimas. Merck gab hierzu ein Gutachten in Auftrag, das zum Ergebnis kam, dass keine wesentliche Beeinträchtigung vorliegt. Das Bauprojekt wurde aber von Merck nicht realisiert. Im Bereich des noch aufzustellenden Bebauungsplanes A 29 realisiert wurde hingegen der Neubau für die Pharma-Feststoff-Produktion (PH 80), für den im März 1998 der erste Spatenstich erfolgte.

Der Vorentwurf für den Bebauungsplan A 29 wurde im März/April 1999 im Rahmen der vorgezogenen Bürgerbeteiligung öffentlich ausgelegt. Im Planbereich waren insgesamt fünf Baufelder vorgesehen mit Bauhöhen von 12 bis 25 Meter, erschlossen mit Stichstraßen mit Baumbestand. In den Baufeldern sollte nur eine eingeschränkte gewerbliche Nutzung zulässig sein mit Bauten und sonstige Anlagen, von denen keine erheblich belästigenden Staub-, Geruchs, und Lärmemmissionen ausgehen. Damit wurde der Vorschlag der IGAB für den Bebauungsplan A 23 übernommen. Da die Planung in den Grundzügen dem Vertrag entsprach, der 1994 bezüglich der Beendigung der Klage gegen den Bebauungsplan A 25 abgeschlossen wurde, hat die IGAB ihre Zustimmung zum Bebauungsplan signalisiert, jedoch in der im April 1999 ausführlichen Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf auch eine Festschreibung der Begrenzung möglicher Emissionen gefordert. Dies wurde jedoch von Merck abgelehnt und wie bereits beim Bebauungsplan A 23 von der Stadt und dem Regierungspräsidium nicht übernommen. Nach Diskussionen in der Rahmenplankonferenz und Gesprächen bei Merck wurde wiederholt versucht, auf dieser Ebene eine Regelung bezüglich Nutzungseinschränkungen zu finden. Alle Überlegungen der IGAB wurden aber von Merck abgelehnt, so dass es bei den ursprünglichen Bestimmungen im Bebauungsplan blieb.

Bild 9: Merck-Parkplatz im Bereich A 23

Bild 10: Merck-LKW-Zufahrt im Bereich A 23

IGAB und Merck-Projekte

Schluss mit Heimlichkeiten

Die städtischen Planungen zur Anbindung des Stadtteils Arheilgen an die B3-Umgehung vorbei an den Interessen insbesondere der Bevölkerung im Südwesten Arheilgens waren Auslöser für die kritische Auseinandersetzung der IGAB mit allen Planungsprojekten der Stadt. Der Brand des Gebäudes N 70 auf dem Betriebsgelände der Firma Merck im Dezember 1988 und die Hilflosigkeit sowohl des Unternehmens als auch der Darmstädter Feuerwehr im Umgang mit diesem Ereignis veranlassten die IGAB, Vorhaben der Firma Merck, die Auswirkungen auf die Nachbarschaft haben könnten, kritisch zu begleiten. Von besonderer Bedeutung waren die neue Säureabfüllanlage, die neue Anlage für Flüssigkristalle, das neue Gebäude für eine Polyproduktion und das heftig umstrittene Chemikalienhochregallagers N 90.

Säureabfüllanlage D 33 ausgebremst

Zu einer sehr kritischen Begleitung konkreter Vorhaben der Firma Merck kam es, als Merck auf der Grundlage einer einfachen Baugenehmigung vom April 1988 den Neubau für eine Säureabfüllanlage direkt an der Grenze zwischen der Darmstädter und der Arheilger Gemarkung errichtete. Die Brisanz dieses Vorhabens wurde der Nachbarschaft erst klar, als in der Nacht vom 21. zum 22. Dezember 1988 am Standort N 70 ein Gebäude abbrannte, in dem anorganische Säuren abgefüllt wurden. Beißende Nebelschwaden zogen durch den Süden Arheilgens. Nachdem der Brand entdeckt worden war, dauerte es über eine Stunde, bis die Arheilger Bevölkerung per Sirene zum ersten Mal alarmiert wurde. Erst nach eineinhalb Stunden informierten Durchsagen die Anwohner in den nächstgelegenen Wohngebieten und forderten zum Schließen der Fenster auf. Da in der Nähe des abgebrannten Gebäudes N 70 Tanks mit konzentrierten Säuren standen, bestand für die südwestlichen Teile Arheilgens erhebliche Gefahr. Von Mitgliedern der IGAB wurde gleich nach dem Brandereignis vorsorglich Widerspruch gegen die Wiedererrichtung der abgebrannten Säureabfüllung eingelegt. Die IGAB hat zudem mit Schreiben, Pressemeldungen und einer Unterschriftenaktion die Firma Merck, die Stadt und das Regierungspräsidium auf die Fehler und Versäumnisse im Falle des Brandes hingewiesen und deutlich gemacht, dass von Produktionsstätten im Betriebsgelände der Firma Merck immer wieder Beeinträchtigungen ausgehen, die die Bevölkerung in anliegenden Wohn- und Sportbereichen belasten bzw. sogar gefährden. Grundsätzlich wurden daher Verlagerungen von Produktionsanlagen auf dem Betriebsgelände in Richtung Arheilgen und gar die geplante Ausdehnung des Betriebsgeländes Richtung Norden abgelehnt.

Am 08.12.1989 berichtet das Darmstädter Echo, dass in der Nord-Ost-Ecke des Werksgeländes von Merck eine neue Anlage zur »Bereitstellung von Prozesschemikalien« in Betrieb genommen wurde. Seitens der IGAB wurde zu Recht vermutet, dass es sich hier um eine neue Abfüllstation für die im abgebrannten Gebäude verwendeten Säuren handelt. Die Stadt Darmstadt hatte für die Errichtung dieses Produktionsgebäudes am Standort D 33 am 06.04.1988 die Baugenehmigung erteilt. Das Gebäude wurde von Merck ab Mai 1990 genutzt. Am 03.04.1990 erhob zunächst ein Mitglied der IGAB beim Regierungspräsidium und bei der Stadt Widerspruch gegen die Baugenehmigung des Gebäudes D 33, dem sich weitere IGAB-Mitglieder anschlossen. Erst bei der Anhörung im Widerspruchsausschuss ein Jahr später wurde dann endgültig klar, dass die neue Abfüllanlage tatsächlich die Nachfolgerin der abgebrannten Anlage N 70 ist. Die Stadt hatte den Betrieb dieser Anlage toleriert, obwohl Widersprüche grundsätzlich aufschiebende Wirkung haben. Der Widerspruchsausschuss (Rechtsamt der Stadt) empfahl, die Widersprüche zurückzuweisen. Das Vorgehen machte deutlich, dass die Firma Merck durch erteilte Baugenehmigungen der Stadt sich nach Norden ausdehnen durfte, und auf die Beeinträchtigung der bestehenden nahen Wohngebiete keine Rücksicht genommen wurde. Seitens der IGAB wurde daher beschlossen, das laufende Widerspruchsverfahren

zu nutzen, um diesem Missstand Einhalt zu gebieten.

Der sich anschließende Weg durch verschiedene Instanzen war nicht nur langwierig und mit finanziellen Risiken verbunden sondern, rückblickend gesehen ein Beweis für den Fleiß, die Hartnäckigkeit und vor allem auch für die fachliche Kompetenz, die im IGAB-Vorstand von Anfang an vertreten war. Als nächsten Schritt beschloss der IGAB-Vorstand vor dem Verwaltungsgericht Darmstadt Klagen zur Herstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruches gegen die Baugenehmigung und Klage gegen einen möglichen Bescheid der Stadt Darmstadt zur Herstellung der sofortigen Vollziehbarkeit der Baugenehmigung zu unterstützen und die Kosten des Rechtsstreits ggf. zu übernehmen. Das Verwaltungsgericht Darmstadt hat durch Beschluss vom 05.03.1992 festgestellt, dass der Widerspruch des Antragstellers von 1990 gegen die Errichtung des Produktionsgebäudes D 33 ab dem 01.01.1991 aufschiebende Wirkung hat. Statt sich an die gerichtliche Entscheidung zu halten, wurde von der Stadt und von Merck Beschwerde eingelegt. Da die Bewertung des nächsten Gerichtes (Hess. VGH) kein Verbot aussprach, da die Anlage bereits in Betrieb war, stand die Stadt weiterhin zu ihrer Baugenehmigung und ordnete den Sofortvollzug an.

Der Kläger, der die Unterstützung der IGAB hatte, erhob daraufhin Klage gegen den Sofortvollzug. Das Verwaltungsgericht wies diesen Antrag aber zurück, weil die Rechte des Klägers nicht mehr gesichert werden könnten und die Nutzung des genehmigten Produktionsgebäudes D 33 für den Kläger nicht unzumutbar wäre. Im Januar 1996 hatte die Stadt Darmstadt das Regierungspräsidium um eine Entscheidung der Widerspruchssache gebeten, ohne dass darüber abschließend entschieden wurde.

Auf Einladung der Firma Merck fanden Anfang Juli 1997 Gespräche statt, um zu einer außerbehördlichen bzw. außergerichtlichen Beilegung des Streites zu gelangen. Da es dem Kläger und der IGAB um ein den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes gemäßes Betreiben der Anlage D 33 ging, und Merck mit den inzwischen vom Staatl. Amt für Immissions- und Strahlenschutz angeordneten Auflagen einverstanden war, haben die Parteien sodann mit dem Ziel, das anhängige Widerspruchsverfahren zu beenden, im Juli 1998 eine Vereinbarung getroffen. U.a. hat sich Merck darin auch verpflichtet, Änderungen der Anlage D 33 unter Beachtung des in der Rahmenplanung festgelegten Zonierungskonzeptes vorzunehmen. Da die Anlage nicht in der für die Verarbeitung gefährlicher Stoffe definierten Zone I lag, wurde sie später aufgegeben.

Anlage für Flüssigkristalle G 6/ G 12

Im August 1986 beantragte die Firma Merck eine Änderung der Anlagen in den Gebäuden G6/ G12 zur Herstellung von Flüssigkristallen. Zwei Jahre hat es gedauert, um die Antragsunterlagen zu qualifizieren und zu klären, was geheim gehalten wird und was nicht. Antrag und Unterlagen lagen daher erst 1989 öffentlich aus. Die Prüfung der Unterlagen durch Mitglieder der IGAB ergab, dass in den Anlagen Stoffe verarbeitet werden, die negative Auswirkungen auf angrenzende Wohngebiete befürchten lassen. Die IGAB informierte die Öffentlichkeit und machte von dem Recht, Einwendungen einzureichen, Gebrauch.

Im anschließenden Erörterungstermin wurden keine Zugeständnisse bei der Geheimhaltung von Stoffen gemacht. Kontrovers blieben Positionen zu Fragen der Abfallvermeidung und -verwertung, der Verwendung von Grundwasser statt aufbereitetem Rheinwasser, und der sicheren Überwachung der Anlage. Verbesserungen erreichten Mitglieder der IGAB mit der Zusage, künftig Unterlagen über neue Produktionsanlagen von Merck auch in Arheilgen auszulegen.

Gefahr des Hochregallagers N 90 entschärft – nicht verhindert

Im Dezember 1991 war der Presse zu entnehmen, dass Merck beim Regierungspräsidium Genehmigungsunterlagen für die Errichtung eines 105 Meter langen, 44 Meter breiten und 30 Meter hohen Chemikalienlagers im Westteil des Betriebsgeländes am Standort N 90 für 15.000 Produkte eingereicht hat. Nach den negativen Erfahrungen mit der Säureabfüllanlage D 33 wies die IGAB die Verantwortlichen bei Merck auf die viel zu späte Information der Öffentlichkeit bei Bauvorhaben des Unternehmens in der Vergangenheit hin und bat darum, die Öffentlichkeit früher und umfassender über anstehende Vorhaben zu informieren. Die

beim Regierungspräsidium und in Arheilgen offen liegenden Unterlagen für das Hochregallager wurden von IGAB-Mitgliedern gesichtet und eine Vielzahl hochgefährlicher Stoffe, die zur Einlagerung kommen sollten, festgestellt. Da Menge und Zusammensetzung der Stoffe im Brandfall eine Katastrophe ausgelöst hätte, wurde von der IGAB die Öffentlichkeit umfassend informiert und aufgefordert, Einwendungen zu machen. Im Genehmigungsbescheid des Regierungspräsidiums zu N 90 im April 1993 wurde das Risiko nicht umfassend berücksichtigt, so dass von Mitgliedern der IGAB Widerspruch eingelegt wurde. Der Sofortvollzug des Regierungspräsidiums ließ zu, dass mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte. Ein Jahr später wies das Regierungspräsidium die Widersprüche zurück, änderte aber den Genehmigungsbescheid in 11 Punkten. Gleichzeitig verunsicherten die Probleme, die die Darmstädter Feuerwehren bei einem Großbrand in einem Hochregallager im Arheilger Gewerbegebiet hatten, Stadt und Regierungspräsidium bezüglich der Brandschutzkonzeption zu N 90. In der Mitgliederversammlung der IGAB im Juni 1994 wurde beschlossen, die Kosten einer Klage zu übernehmen. In der Darmstädter Presse war dies alles kein Thema. Im Dez. 1994 wurde die Klage beim Verwaltungsgericht Darmstadt eingereicht. Dargelegt wurde, dass die Antragsunterlagen unvollständig und das Vorhaben daher nicht entscheidungsreif ist, die von der Anlage ausgehenden Gefahren zu hoch sind, die von der Anlage ausgehenden Emissionen unzureichend begrenzt sind, und das Vorhaben baurechtlich und naturschutzrechtlich unzulässig ist. Davon unbeeindruckt, genehmigte das Regierungspräsidium 1995 die Inbetriebnahme des Hochregallagers.

Im Oktober 1995 wurde dann die Sach- und Rechtslage beim Verwaltungsgericht erörtert, weil aus Sicht des Richters Zweifel an der Vollständigkeit der Sicherheitsanalyse, an der Statik des Gebäudes, an der Stabilität des Regalsystems im Brandfall und an dem Lüftungssystem bestanden. Merck sollte deshalb ein Konzept vorlegen, das mögliche Gefährdungen durch den Betrieb des Hochregallagers ausschließt. Sollte ein ausreichendes Konzept nicht vorgelegt werden, so liefe Merck Gefahr, dass die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs uneingeschränkt wiederhergestellt werde.

Im Termin beim Verwaltungsgericht am 23.11.1995 erklärte der Richter, dass die Zweifel an der Statik des Gebäudes nicht ausgeräumt wurden, und die Anlage nicht in Betrieb gegangen wäre und die Genehmigungsbehörde Auflagen bekommen hätte, wenn der Gerichtstermin früher stattgefunden hätte. Das Gericht bezweifelte die Vollständigkeit der Sicherheitsanalyse. Diese lasse ein Prüfungsdefizit der Genehmigungsbehörde erkennen lasse. Die Beteiligten beendigen das Eilverfahren mit einem Vergleich, in dem Merck sich verpflichtete, problematische Stoffe wie u.a. giftige und sehr giftige Metalle in N 90 nicht einzulagern, die Sicherheitsanalyse bezüglich der konkreten Bauausführung der Lagergassen unter Berücksichtigung der Statik und des Regalsystems innerhalb Jahresfrist fortzuschreiben. Das Land Hessen hatte als Beklagte die Kosten des Verfahrens (4.052 DM) zu tragen hat.

Diese für Merck und das Regierungspräsidium negativen Ergebnisse der ersten gerichtlichen Auseinandersetzung bestärkte die IGAB, eine Entscheidung in der Hauptsache herbeizuführen. Wieder wurden die Mitglieder und die Öffentlichkeit motiviert, das Vorgehen zu unterstützen. Daraufhin reagierte Merck und organisierte eine auf Dialog auch mit der Nachbarschaft angelegte Rahmenplanungskonferenz. Daraufhin wurde von Klägerseite ein Ruhen des Verfahrens beantragt, auch um die vom Gericht geplante Einschaltung teurer Gutachter zu vermeiden und die Klärung der noch strittigen Sachverhalte auf dem Verhandlungswege mit Merck zu betreiben. Es waren schwierige Verhandlungen, die vom IGAB-Vorstand differenziert und höchst qualifiziert vorbereitet, durchgeführt und ausgewertet wurden. Auch wenn den Mitarbeitern von Merck diese Detailgenauigkeit zu schaffen machte, beeindruckte sie die fachliche Kompetenz. Sie griffen die Anregungen und Hinweise auf, um die vom Gericht erkannten und in den Verhandlungen auch verifizierten Mängel im Sicherheitskonzept einzugrenzen und tragbaren Lösungen zuzuführen. So übernahm z.B. Merck den Vorschlag der IGAB für eine Arbeitsanweisung für Nachlöscharbeiten im Hochregallager N 90 vollinhaltlich. Die Thematik Risiken in Chemikalienlagern war offensichtlich aktuell und brisant und wurde auch andernorts aufgegriffen (Braunschweiger Brandschutztag 1999 »Schutzkonzept und Nachweismethoden für Brandrisiken in Chemikalienlagern«).

Der ersten Verhandlung zwischen IGAB und Merck im April 1999 folgten weitere sieben und endete mit dem achten Treffen im Februar 2001. Unter Einschaltung einer Rechtsanwältin wurde zusammen mit dem Justiziar von Merck eine Vereinbarung zur Erledigung des Verwaltungsstreitverfahrens auch in der Hauptsache getroffen. Diese Vereinbarung wurde am 17. Dezember 2001 von dem Kläger, dem Regierungspräsidium und der Firma Merck abgeschlossen. Teil der Vereinbarung sind Maßnahmen zur Umsetzung des gerichtlichen Vergleichs vom 23.11.1995, Maßnahmen zur Verbesserung der Lagerungsbedingungen, Maßnahmen zur Nachrüstung der Anlagentechnik und Bestimmungen zur Verbesserung des Informationsaustausches und zum Vorgehen bei Änderungen vom Eurolager N 90.

All diese Maßnahmen, die von Merck korrekt ausgeführt wurden, waren aber nur Nachbesserungen an einem am gewählten Standort nicht zu vertretenden hochbrisanten »Giftschrank«. Die Quittung für die Nachbarschaft von Merck gab es, als 2005 zur Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie die Gefahrenpotentiale bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen in den Anlagen und Lägern von Merck gutachterlich untersucht und bezüglich möglicher Auswirkungen auf die Nachbarschaft bewertet wurden. Denn bedingt durch das Vorhandensein gefährlicher Stoffe in größeren Mengen können vom Betriebsbereich von Merck bei größeren Betriebsstörungen (Stofffreisetzungen, Bränden, Explosionen) Gefahren auch außerhalb des Betriebsgeländes nicht ausgeschlossen werden. Aus den errechneten Achtungsgrenzen um die einzelnen Produktions- und Lagerorte wurde ein gesamter Einwirkungsbereich abgegrenzt, der als umhüllende Achtungsgrenze bezeichnet wird (Bild 17, Seite 25). Nach der daraufhin von Stadt, Regierungspräsidium und Merck ohne Beteiligung der Öffentlichkeit geschlossenen Vereinbarung werden weite Bereiche rings um das Merck-Betriebsgelände mit dem Verbot einer weiteren baulichen Entwicklung belegt und Vorhaben auch im Arheilger Süden untersagt. Die in N 90 in z.T. großen Mengen gelagerten sehr giftigen und giftigen Stoffe wurden in diesem Gutachten gar nicht berücksichtigt. Letztendlich waren alle Bemühungen, diese Anlage zu verhindern, vergeblich. Es verbleibt die Forderung, dass Merck aufgerufen ist, besonders problematische Stoffe nicht mehr einzulagern oder deren Mengen erheblich zu reduzieren. Dies zu erreichen, ist ein Ziel, dem sich die IGAB nach wie vor verpflichtet sieht.

Modernisierung der Polyproduktion (O 30 und O 33)

Im November 2008 wurde von Merck beim Regierungspräsidium die Errichtung eines neuen Gebäudes zum Betrieb einer Anlage zur Herstellung ionischer Festkörper (O 30) und des dazugehörigen Tanklagers (O 33) beantragt. Die Einsicht in die Antragsunterlagen während der Offenlage beim Regierungspräsidium und bei Merck ergab, dass auch in dieser Anlage gefährliche Stoffe (brandfördernd, giftig, gesundheitsschädlich, ätzend, umweltgefährlich) in größeren Mengen (500 bis 1.000 t) verarbeitet oder gelagert werden sollen. Da sich der IGAB-Vorstand nicht in der Lage sah, das Vorhaben qualifiziert zu beurteilen, wurde ein Gutachter eingeschaltet. Die Bitte, diesem nicht in Südhessen ansässigen Gutachter wichtige Teile aus den Antragsunterlagen als Kopie zur Verfügung zu stellen, hat Merck abgelehnt. Es war nicht nachvollziehbar, dass bei einem öffentlich rechtlichen Genehmigungsverfahren, in dem ausdrücklich die Unterrichtung und Beteiligung der Öffentlichkeit unter Wahrung von Fristen vorgeschrieben ist, eine Weitergabe der Antragsunterlagen als Kopie oder in Dateiform an vom Vorhaben ggf. direkt Betroffene nicht möglich ist. Das Regierungspräsidium wurde eingeschaltet, woraufhin Merck leihweise die Antragsunterlagen übergab. Die Einwendungen der IGAB wurden im Erörterungstermin behandelt, wobei es ein AHuptanliegen der IGAB war, sicher zu stellen, dass von der Anlage und dem Tanklager, bedingt auch durch die Lage mitten im Werksgelände, bei potentiellen Störfällen keine privaten Grundstücke außerhalb des Betriebsgeländes in Mitleidenschaft gezogen werden.

Die IGAB schaut auch über den Tellerrand

Grundwasserabsenkung im Westwald

Grundwasserförderung durch Merck

Warum ging uns das was an?

1987 beantragte Merck die Genehmigung für eine Grundwasserförderung von 6,6 Mio m^3/a . Die Schäden durch jahrelange Wasserförderung in den westlichen Waldgebieten von Arheilgen waren schon damals sichtbar und erheblich, so dass Mitglieder der IGAB wegen dieser hohen Förderquote Einwendungen bei der Genehmigungsbehörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt erhoben. 1994, nach sieben Jahren der Verhandlung, hatten sich Merck und RP auf eine Fördermenge von 5 Mio. m^3/a geeinigt. Da auch diese Quote den Erhalt des Waldes mit seiner schützenden Funktion in Frage stellte, und die Auflagen, die die Genehmigungsbehörde verlangt hatte erst nach der Genehmigung erbracht werden sollten, wurde von der IGAB beschlossen, alle rechtlichen Mittel, die möglich waren, auszuschöpfen.

Die Schädigung des im Westen Darmstadts gelegenen Waldes betrug schon seit den siebziger Jahren 1000 Hektar. Die Bäume hatten keinen Grundwasseranschluss mehr und starben langsam ab.

Da nur ein Naturschutzverband rechtlich gegen die Genehmigung klagen konnte, organisier-te die IGAB eine Zusammenarbeit mit dem BUND. Mit der finanziellen Unterstützung durch die IGAB reichte der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) 1995 eine Klage gegen die Bewilligung ein.

Zeitgleich erarbeitete die IGAB ein Konzept für Wassereinsparungen bei den Produktionsprozessen von Merck. Es wurden detaillierte Maßnahmen vorgeschlagen, die alle auch technisch möglich waren. Die Zusammenstellung dieser Arbeit wurde 1997 in der Broschüre »Westwald ade? – Industriebedingte Desertifikationsprozesse in Südhessen – Historie-Ursachen-Lösungsansätze« veröffentlich. Heute ist sie im Internet auf der Seite der Bürgerinitiative »Westwaldallianz« unter www.westwald.de eingestellt.

Aufgrund der gerichtlichen Auseinandersetzung wurde zwischen BUND und Merck eine Einigung erzielt, mit dem Ergebnis, die Grundwasserentnahme drastisch zu drosseln.

Bild 11: Waldschaden im Harras

Die IGAB gründet einen Tochterverein:

Der Förderkreis Fluglärmklage e.V.

Die Ausbaupläne für den Frankfurter Flughafen und der Kampf um weniger Fluglärm über den nördlichen Darmstädter Stadtteilen

Aus der Erfahrung, dass eine frühzeitige Beteiligung bei Planungsverfahren die Möglichkeiten der Einflussnahme erhöht, beschloss der Vorstand der IGAB noch während des Mediationsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens einen Förderkreis zu gründen. Da nicht nur Arheilgen sondern auch Wixhausen und Kranichstein von erheblichem Fluglärm betroffen ist, war es sinnvoll, mit den Bürgern dieser Stadtteile zusammen zu arbeiten und ihnen die Möglichkeit zu geben, aktiv zu werden. Zugleich sollte eine finanzielle Basis für spätere juristische Auseinandersetzungen aufgebaut werden. Die Gründung des Förderkreises Fluglärmklage e.V. erfolgte Ende 1998.

Im Endbericht des Mediationsverfahrens (2000) wurde ein Ausbau für vertretbar gehalten mit der Einschränkung, dass eine Nachtflugbeschränkung eingeführt werde.

Das Planfeststellungsverfahren für die Startbahn 18 West in den 1970er Jahren fand ohne Beteiligung Darmstadts statt, weil keine Route über Darmstadt vorgesehen war, denn bis zur Öffnung der Ostblockstaaten war deren Überfliegen nicht möglich. Die Flugroute zum Funkfeuer König wurde erst nach 1990 eingeführt. Jahr für Jahr nahm der Flugverkehr Richtung Osten zu, so dass schon erahnt werden konnte, welcher Lärm bei einer Erhöhung der Flughafenkapazität auf die Bürger zukommen würde.

Noch während des Raumordnungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens (2001) wurde vom Förderkreis der Rechtsanwalt Prof. Dr. Sparwasser beauftragt, eine Klage gegen die Flugroutenfestlegung zu erarbeiten, da in Darmstadt keine Offenlegung der Ausbaupläne für die Startbahn West

Bild 12: Infostand in der Frankfurter Landstraße 2002

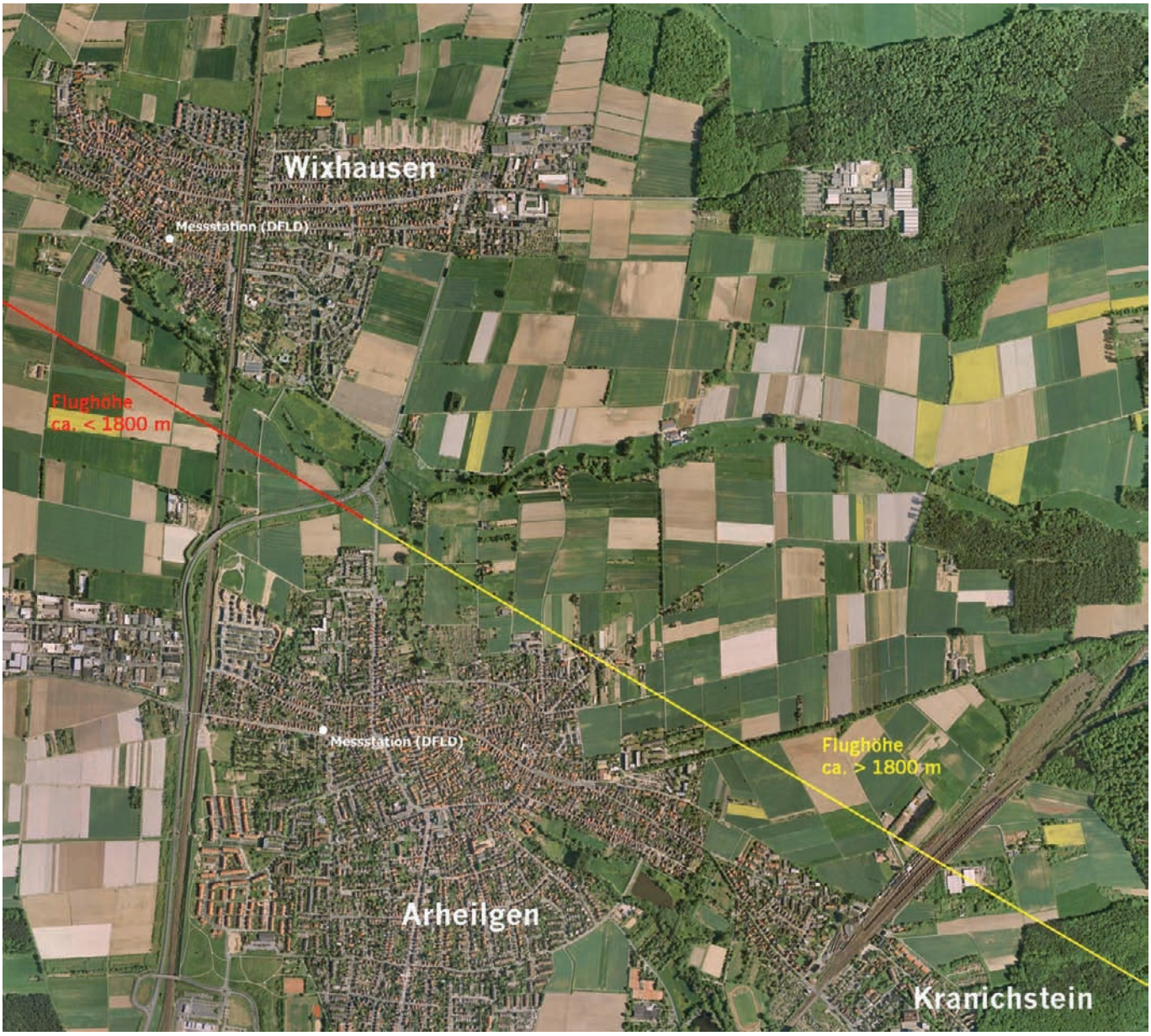


Bild13 Flugroute über die nördlichen Stadtteile Darmstadts
Quelle: Umweltamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt

stattgefunden hatte. Diese Klage wurde 2002 vom Hess. VGH abgewiesen, da die Festlegung der Route nicht fehlerhaft gewesen sei.

Dieses Urteil führte dazu, ein Jahr später gegen gesundheitsschädlichen Nachtfluglärm zu klagen (2003). Medizinische Untersuchungen ließen vermuten, dass der nächtliche Fluglärm, der in Arheilgen und Wixhausen herrschte, zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen würde. Da die Rechtsprechung bei ähnlichen Klagen aus anderen Kommunen keinen Erfolg erwarten ließ, wurde diese Klage ein halbes Jahr später zurück genommen, zumal mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau in absehbarer Zeit zu rechnen war. Im Dezember 2004 wurden die Planunterlagen offengelegt (Prognose für 2015: 656.000 Flugbewegungen/a; 150/Nacht).

Die Einarbeitung in dieses umfangreiche Material nahm Wochen in Anspruch und endete mit der Erarbeitung einer Einwendung gegen dieses Vorhaben. Auch die Öffentlichkeit wurde über Presse und in Veranstaltungen informiert.

Ende 2005 begann der Erörterungstermin in Offenbach, an dem Mitglieder des Förderkreises über 14 Tage lang teilnahmen.

Im März 2007 forderte das Regierungspräsidium Fraport auf, einen neuen Antrag mit geänderten Prognoseberechnungen zu stellen (Prognose für

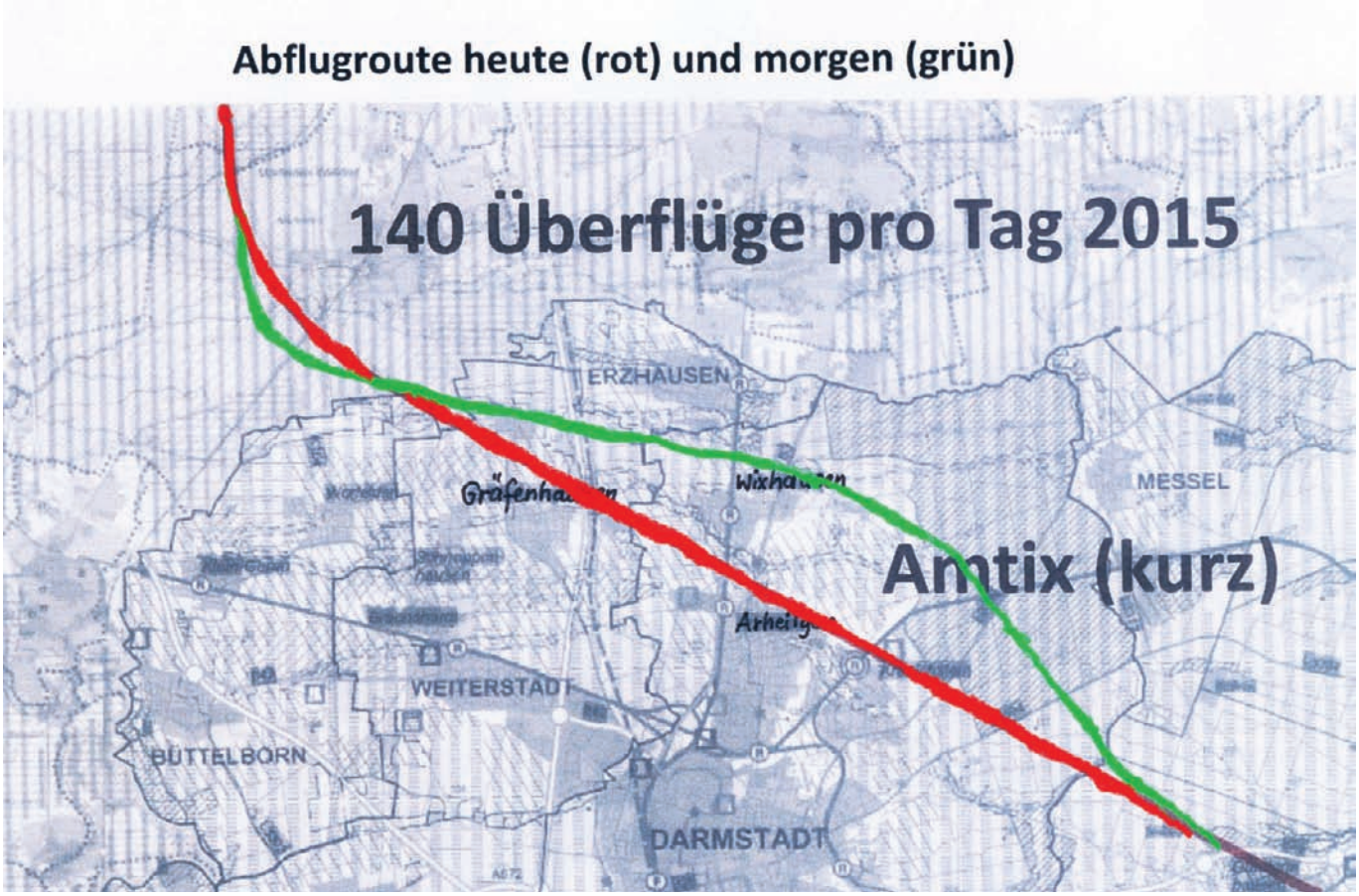


Bild 14: Flugroute heute und morgen

2020: 701.000 Flugbewegungen/a; 150/Nacht). Auch gegen diesen Antrag wurden Einwendungen eingereicht und Informationsveranstaltungen organisiert.

Im Dezember 2007 erließ das Hess. Ministerium den Planfeststellungsbeschluss, in dem 150 Flüge zwischen 22 und 6 Uhr genehmigt wurden, davon 17 Flüge zwischen 23 und 5 Uhr. Diese Genehmigung führte zur Klage, die im April 2008 eingereicht wurde. Der Schwerpunkt der Klage lag bei der Forderung eines Nachtflugverbotes, das ehemals Voraussetzung für eine Ausbaugenehmigung war.

Im August 2009 urteilte der Hess. Verwaltungsgerichtshof, dass es keine Flüge zwischen 23 und 5 Uhr geben dürfe. Gegen dieses Urteil legte das Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung beim Bundesverwaltungsgericht Rechtsmittel ein, was ohne Erfolg blieb. Im April 2012 bestätigte das BVerwG das Urteil des VGH: keine Flüge zwischen 23 und 5 Uhr und 133 Flüge zwischen 22 und 23 sowie 5 und 6 Uhr. Aufgrund dieses Urteils sah sich das Ministerium gezwungen, den Planfeststellungsbeschluss auf dieser Basis abzuändern.

Im April 2013 wurde die vom Förderkreis unterstütze Klage für erledigt erklärt, denn die Nachtflugbeschränkung und der aufgrund des neuen, 2007 erlassenen Fluglärmgesetzes festgelegte Lärmschutzbereich ließen keine Gesundheitsgefahren erwarten.

Da der Zweck des Vereins als erfüllt angesehen werden konnte, wurde er 2014 aufgelöst.

Die IGAB setzt es sich jedoch weiterhin als Ziel, Wege zu finden, die Belastung mit erheblichem Fluglärm am Tag zu reduzieren. Den Vorschlag im Lärmaktionsplan Südhessen, die Route über den Darmstädter Norden (AMTIX /König kurz) in Zukunft über weniger dicht besiedeltes Gebiet zu führen, auch politisch durchzusetzen, ist eine Aufgabe, die wir aktiv angehen.

Der Förderkreis Fluglärmklage e.V.

Eine Erfolgsgeschichte für bürgerliches Engagement

Noch bevor das Mediationsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt beendet worden war, war einigen Bürgern im Norden Darmstadts klar, dass eine politische Lösung für das zunehmende Fluglärmproblem keinen Erfolg haben wird. Deshalb wurde der Verein »Förderkreis Fluglärmklage« gegründet mit dem Ziel, juristische Maßnahmen gegen unzumutbaren Fluglärm in den nördlichen Darmstädter Stadtteilen zu unterstützen. Der Weg bis zu einer vor Gericht erstrittenen Nachtflugbeschränkung zwischen 23 und 5 Uhr war arbeits- und kostenintensiv. Es zeigt sich aber auch, dass bürgerliches Engagement keine Eintagsfliege sein darf und frühzeitig Planungsprozesse erkennen und begleiten muss. Deshalb ist im Folgenden die Abfolge des Genehmigungsverfahrens für den Flughafenausbau und die Einflussnahme der Bürgerinitiative dargestellt.

Chronologie des Flughafenausbaus Frankfurt und Aktivitäten des Förderkreises »Fluglärmklage« e.V. gegen übermäßigen Fluglärm

12/1998	Gründung Förderkreis »Fluglärmklage« e.V. durch Mitglieder der IGAB, da der Fluglärm stark zugenommen hatte und ein Ausbau des Flughafens Frankfurt geplant wurde
01/2000	Abschlussbericht des Mediationsverfahrens
03/2001	Klage gegen Flugroutenfestlegung »Minimum Noise Route«
01/2002	Stellungnahme zur Landesplanerischen Beurteilung zum Ausbau des Flughafens
06/2002	Abschluss Raumordnungsverfahren mit Landesplanerischen Beurteilung (Kenntnisnahme)
12/2002	Klage gegen Flugroute vom Hess. VGH abgewiesen, da Routenfestlegung und -bündelung nicht fehlerhaft war
12/2003	Klage gegen Nachtfluglärm beim Hess. VGH eingereicht
07/2004	Klagerücknahme, da wegen Rechtsprechung bei anderen Klagen kein Erfolg abzusehen war
12/2004	Offenlage Planunterlagen (Prognose für 2015: 656.000 Flugbewegungen, 150/acht)
02/2005	Einwendung gegen Planung und mehrere Informationsveranstaltungen
12/2005	Teilnahme am Erörterungstermin (6Wochen) in Offenbach
03/2007	Resultat: RP fordert Änderung des Fraport-Antrags (Prognose für 2020: 701.000 Flugbew., 150/Nacht)
07/2007	Einwendung gegen neuen Antrag und Informationsveranstaltungen
07/2007	neues Fluglärmgesetz mit Lärmgrenzwerten für nachts – bis Dez. 2010: Leq 53 dB(A) außen, Lmax 6x57 dB(A) innen ab Jan. 2011: Leq 50 außen, Lmax 6x53 dB(A) innen
12/2007	Planfeststellungsbeschluss umgeht die versprochene Nachtflugbeschränkung und genehmigt 150 Flüge von 22 – 6 Uhr davon 17 Flüge von 23 – 5 Uhr

04/2008	Klage gegen Planfeststellungsbeschluss (Kläger aus Arheilgen, Wixhausen u. Kranichstein – unterstützt durch »Förderkreis Fluglärmklage«)
08/2009	Urteil des Hess.VGH (keine Flüge von 23 – 5 Uhr) Klage des Hess. Ministeriums f. Wirtschaft, Verkehr u. Landesentwicklung beim BVerwG gegen Urteil des Hess. VGH
10/2011	Festsetzung Lärmschutzbereiche mit den gemäß Fluglärmgesetz niedrigeren Lärmwerten: nachts Leq 50 dB(A) außen, Maximalpegel 6x53 dB(A) innen; Tagschutzzone 2 ab Leq 55 db(A), Tagschutzzone 1 ab Leq 60 dB(A)
11/20011	Bürgerinformationsveranstaltung über Lärmschutzbereich
04/2012	Urteil BVerwG (Bestätigung des VGH-Urteils – keine Flüge von 23 – 5 Uhr) und Kürzung der Flüge (von 150 auf 133 zwischen 22 – 23 und 5 – 6 Uhr)
05/2012	aufgrund des Urteils folgt »Planklarstellung« des Ministeriums mit Änderung der Betriebsbeschränkung
09/2012	Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans
04/2013	Klage gegen Planfeststellungsbeschluss wird für erledigt erklärt, Zustimmung des Beklagten (Land Hessen) und Fraport (Beigeladene), da sowohl die Nachtflugbeschränkung als auch der nach Fluglärmgesetz festgelegte Lärmschutzbereich keine Gesundheitsgefahren erwarten lassen
11/2013	Beschluss des Hess. VGH Verfahren einzustellen
07/ 2014	Auflösung des Förderkreises Fluglärmklage e.V., da der Zweck des Vereins als erfüllt angesehen werden kann
Überlegungen, Fluglärm zu reduzieren, werden von der IGAB gefordert und aufmerksam verfolgt, z.B. in:	
07/2012	»Gemeinsam für die Region – Eine Allianz für den Lärmschutz« Vereinbarung von Ministerpräsident Bouffier u. Luftverkehrswirtschaft
12/2013	Fraport »Fluglärm reduzieren«, S. 13 B5
05/2014	Lärmaktionsplan Hessen Teilplan Flughafen Frankfurt, S. 84 Die vielfach angedachte Routenänderung von Amtix (kurz) befindet sich noch im Prüfstadium.

Bild 15: A 388 über Arheilgen

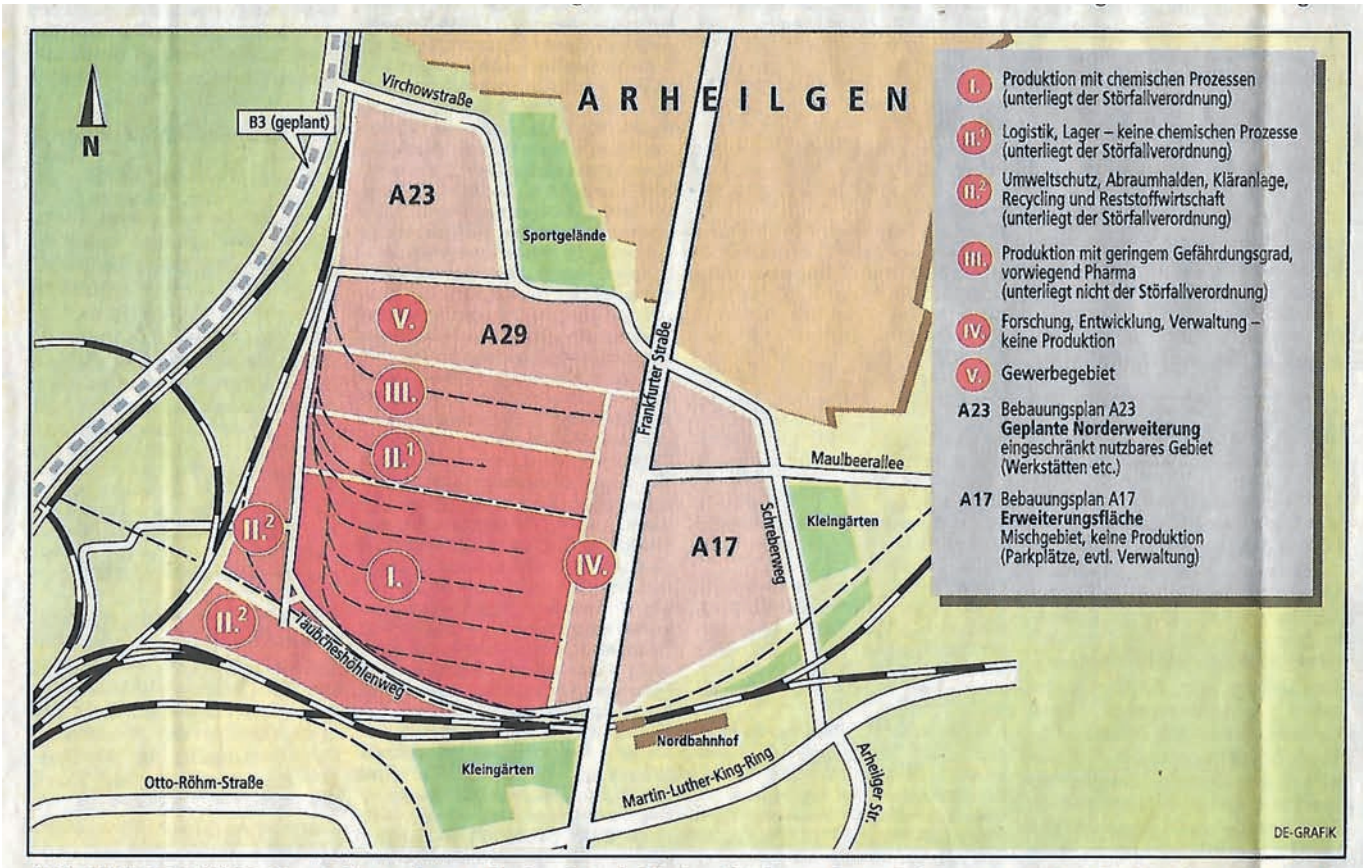
Merck und die Seveso-Richtlinie

Eine unendliche Geschichte

Die katastrophalen Chemieunfälle 1976 in Seveso und 1984 in Bophal mit vielen Toten und Verletzten haben die Welt erschüttert und bleiben in Erinnerung. Dass es auch bei der Firma Merck als pharmazeutisches und chemisches Großunternehmen Beeinträchtigungen und Unfälle gibt, war der Nachbarschaft bekannt, denn es gab starke Geruchsbelästigungen und auch manches Unglück mit Alarmierung der Nachbarschaft. Mit Katastrophen alla Seveso hat in Darmstadt aber niemand gerechnet, bis im Sommer 2006 die Stadt Darmstadt, das Regierungspräsidium und Merck der Öffentlichkeit eine Vereinbarung präsentierten, die weite Bereiche außerhalb des Merck-Betriebsgeländes unter Kuratel stellen (Bild 17). Wie kam es dazu und welche Rolle hat die IGAB im Vorfeld gespielt?

Die IGAB hatte sich mit der Stadt wegen der Auswirkungen der B3-Umgehung und der geplanten Erweiterung des Merck-Werkgeländes gerichtlich auseinandergesetzt. Ein Ergebnis des Rechtsstreits war die Einrichtung der Merck-Rahmenplanung 1996 mit jährlichen Rahmenplankonferenzen, die es seitdem gibt. Beteiligt sind Merck, die Stadt Darmstadt, das Regierungspräsidium Darmstadt und Vertreter der Nachbarschaft und der IGAB, aber nur bis 2007. Ziel war die Koordinierung weiterer Planungen von Merck durch Erörterung der Vorhaben im und um das Werksgelände und Abstimmung des Handlungsrahmens im Vorfeld von Entscheidungen. Wichtige Ergebnisse in den ersten Treffen waren u.a. die Zonierung des Altgeländes (Bild 16), die Bebauungspläne für die Norderweiterung A 23 und A 29 mit Grünzone als Puffer zum Arheilger Wohngebiet und die Reduzierung der Grundwasserförderung von Merck.

Mit dem Problem der Anwendung der Seveso-Richtlinien auf den Standort Merck war das Gremium aber überfordert. Infolge des Unfalls in Seveso hatte die EU bereits 1982 eine Richt-



ABGESTUFTE ZONEN: Der Rahmenplan stellt das Merck-Werksgelände nach Produktionsart und Sicherheitsbedarf dar. Die Produktionsanlagen des chemischen Betriebs halten zur Arheilger Wohnbebauung den größten Abstand.

Bild 16: Zonierung Werksgelände Merck (Darmstädter Echo 13.03.1996)

linie über die Gefahren schwerer Unfälle bei bestimmten Industrietätigkeiten erlassen (Seveso I-Richtlinie). Die Richtlinie bezog sich auf alle Tätigkeiten in Industrieanlagen, bei denen die Gefahr eines schweren Unfalls bestehen kann. Dass Merck auch im Sinne dieser Richtlinie Probleme hatte, wurde offensichtlich, als z.B. im Dezember 1988 die Säureabfüllanlage N 70 brannte, im Juli 1992 über einen Störfall bei Merck berichtet wurde und es im Dezember 1995 es zu einem großen Unfall mit Brand kam. Vorbei an den Richtlinien der EU, die noch nicht nationales Recht und damit nicht bindend waren, betrieb Merck u.a. den Neubau der Säureabfüllanlage D 33, die im Dezember 1989 eingeweiht wurde und den Bau des Hochregallagers N 90, das im Mai 1995 in Betrieb ging. Beide Vorhaben wurden im Übrigen von der IGAB auf das Heftigste kritisiert und bekämpft bis hin zu gerichtlichen Auseinandersetzungen (siehe Kapitel IGAB und Merck-Projekte).

Eng wurde es für Merck erst, als es ab Dezember 1996 die Seveso II-Richtlinie der EU gab, die im April 2000 mit der Störfallverordnung in deutsches Recht umgesetzt wurde. Merck wurde aktiv und legte im Juli 2003 Widerspruch gegen die Nutzung des von der DB aufgegebenen Bahnaufbesserungswerkes an der Frankfurter Straße (Knell) ein. Die Bahn hatte das Gelände 2000 geräumt und die Stadt hat das Areal 21 Mio. € erworben. Mit dem Bebauungsplanentwurf N 58 plante die Stadt im Nordteil Büronutzung (im Abstand zu Merck 325 m) und in der Mitte einen neuen Messplatz (Abstand zu Merck 500 m), um das Gelände des derzeitigen Messplatzes als Wohngebiet nutzen zu können. Beide Pläne scheiterten an Einsprüchen der Firma Merck, die mit Klagen drohte. Da erst wurde auch der Öffentlichkeit klar, dass die Nachbarschaft gewaltige Probleme mit Merck hat.

Die Stadt versuchte die Blockade wichtiger Vorhaben der Stadtentwicklung mit allgemeinen Hinweisen auf Unfallgefahren aus gefährlichen Stoffen, die bei Merck verarbeitet oder gelagert werden, aufzuheben und vergab im Dezember 2003 ein Gutachten an den TÜV in Essen. Das Gutachten wurde im Mai 2004 vorgelegt und ist bis heute unveröffentlicht. Die Gutachter haben anhand damals in der EU bekannter Richtwerte notwendige Sicherheitsabstände für den Nordbereich der Knell und den Messplatz ermittelt. Als Fazit stellten sie fest, dass nach den Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes Bedenken gegen die Planungen auf der Knell und dem Messplatz bestehen.

Von der IGAB bei der 8. Rahmenplankonferenz im Februar 2004 angesprochen, wurde erklärt, dass dieses Gutachten kein Thema für dieses Gremium sei. Anders war die Stimmung bei der 9. Rahmenplankonferenz im Februar 2005 als das inzwischen vorliegende Gutachten bekannt war, sich Stadt und Merck aber nicht auf dessen Umsetzung einigen konnten und deshalb beschlossen wurde, dass sich das Regierungspräsidium der Sache annehmen und sie koordinieren solle. Inzwischen war aber klar, dass die Probleme mit den bei Merck verarbeiteten und gelagerten gefährlichen Stoffen nicht nur den Bereich südlich des Werksgeländes betreffen, sondern das Areal ringsum, denn alle Windrichtungen gilt es zu beachten. Im Juni 2005 hat die Stadt daher ein zweites Gutachten vergeben. Zudem wurde mit der Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes 2005 die Seveso-Richtlinie der EU übernommen und damit verbindlich.

Das ausstehende zweite Gutachten wurde auf der 10. Rahmenplankonferenz im Februar 2006 auf Drängen der IGAB angesprochen mit der Auskunft, dass das Gutachten noch aussteht. Nur wenige Zeit später präsentierte jedoch die Stadt die Ergebnisse auf ihrer Homepage und am 15. Juli 2006 berichtete die Presse nicht nur über das Gutachten sondern auch über die gemeinsame Vereinbarung von Stadt, Merck und Regierungspräsidium über die Auswirkungen auf den Standort Merck.

Der Auftrag der Stadt Darmstadt für das zweite Gutachten ging wieder an den RWTÜV Systems GmbH Essen. Darin wurden Sicherheitsabstände anhand von Ausbreitungsrechnung für insgesamt 13 brisante Stoffe ermittelt. Die Achtungsgrenzen wurden zu einer Umhüllenden zusammengefasst (Bild 17). Das Fazit der Gutachter: im Norden der Knell ist ein Gewerbegebiet ohne größeren Publikumsverkehr und Einzelhandelsnutzung mit geringem Publikumsverkehr möglich. Bei dem geplantem Garten-Center (Mücksch) bestehen Konflikte, nicht aber beim HSE-Bürogebäude (bis Merck 650 m). Keine Konflikte sah man bezüglich der geplanten Nordostumgehung und des Bebauungsplanes A 17.1 (Merck-Ost). Zu Arheilgen Süd wird festgestellt, dass dies als Baugebiet weitestgehend realisiert ist und soweit weitere Nutzungen hinzukommen, diese als Einzelfall zu beurteilen sind.

Die Vereinbarung von Stadt Darmstadt, Regierungspräsidium und Merck vom 14.07.2006 wurde nie veröffentlicht, der IGAB von Merck jedoch 2007 übergeben. Es wurde vereinbart, dass Merck und Stadt die Aussagen des 2. TÜV-Gutachtens anerkennen und die Achtungsgrenze und die Zone gegenseitiger Rücksichtnahme beachten werden: die Stadt bei der Bauleitplanung und Merck, indem keine Aktivitäten über die Abstandsgrenze hinaus unternommen werden. Das Regierungspräsidium soll die Einhaltung überwachen.

Die IGAB hat zur Auswertung des Gutachtens von 2006 einen externen Gutachter eingeschaltet. Dieser kam zu folgender Bewertung:

- Die Vorgehensweise aufgrund des gültigen Leitfadens ist in Ordnung.
- Die Erfassung der Gefahrenpotentiale ist nicht nachvollziehbar.
- Eine Nachvollziehbarkeit der Ausbreitungsrechnungen ist nicht möglich.
- Besonders gefährliche Stoffe (Brom und andere Stoffe mit Achtungsgrenzen bis 3 km) sind unzureichend beachtet.
- Die Annahmen bezüglich bisher nicht realisierter Sicherheitsmaßnahmen sind willkürlich (z.B. wasserlimitierte Lagerung mit Wasser reagierender Stoffe).
- Die Ausdehnung der Achtungsgrenze nach Norden ist nicht nachvollziehbar.
- Die Modifizierung der Richtlinie bezüglich kritischer Vorhaben (Knell-Bebauung, Nordostumgehung) ist unbegründet.

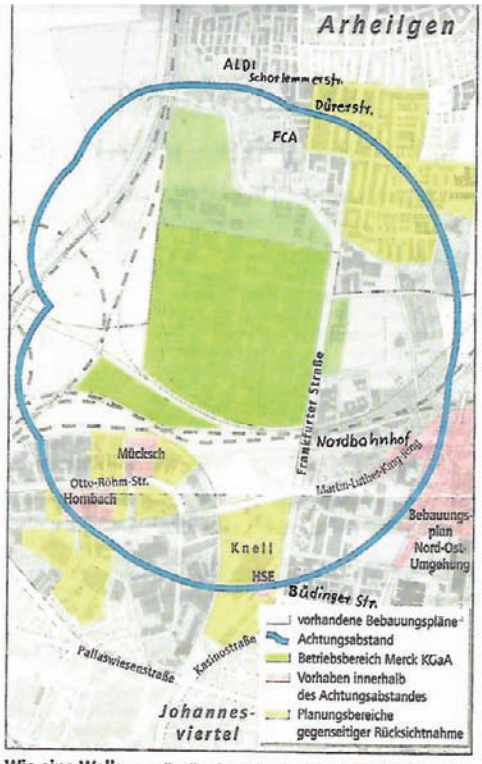
Da eine Überprüfung des TÜV-Gutachtens angebracht war, machte der Gutachter Merck ein Angebot für einen Critical Review, das von Merck aber abgelehnt wurde. Die IGAB hat daraufhin 2006 ihre Bedenken an das Regierungspräsidium, die Stadt Darmstadt und die Firma Merck zusammengefasst. Eine Reaktion blieb aus. Nicht hinnehmbar ist nach wie vor, dass die Achtungsgrenze besonders weit nach Norden und damit auf Arheilger Gebiete ausgedehnt wurde. Laut Gutachten hängt dies mit den Einsatz von Ammoniak zusammen. Bei Merck wird Ammoniak als Kältemittel benutzt und wurde damals von der zentralen Kälteanlage kommend über Rohrleitungen im Freien zu den ebenfalls im Freien betriebenen Ammoniakverdampfern verteilt. Wenn Ammoniak inzwischen durch Kaltwasser ersetzt wurde, wäre die Nordgrenze des Achtungsabstands unbegründet.

Die Stadt wurde hingegen aktiv und betrieb dem Gutachten folgend für das in der Karte in Bild 17 im Südosten von Arheilgen gelb markierte Gebiet (Bereiche gegenseitiger Rücksichtnahme) die Aufstellung des Bebauungsplanes A 39. Die Stadtverordnetenversammlung fasste am 22.02.2007 den Aufstellungsbeschluss, der nach wie vor gilt. Mit dem Plan »soll gesichert werden, dass es über den Bestand hinaus nicht zu wesentlichen Nachverdichtungen im Umfeld der Firma Merck kommt.« Der Planbereich geht weit über die Achtungsgrenze hinaus. Betroffen sind fast 600 Einzelgrundstücke, vor allem Einfamilien-/Zweifamilienhäuser und auch Wohnblocks rings um das Ladenzentrum am Thomas-Mann-Platz.

Dieser Aufstellungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung genau einen Tag vor der 11. Rahmenplankonferenz am 23.02.2007 empörte nicht nur die IGAB. Als die Vertreter der IGAB die Vereinbarung und das Problem A 39 in der Rahmenplankonferenz ansprachen, wurde seitens der Stadt erklärt, dass dies kein Thema mehr für die Runde sei. Die IGAB-Vertreter haben daraufhin die Konferenz verlassen und die IGAB nimmt seitdem auch nicht mehr an diesen Treffen teil.

Die IGAB hat dies öffentlich gemacht und erklärt, dass die letzte Runde der Konferenz zur Rahmenplanung für den Darmstädter Betriebsbereich der Firma Merck so unerfreulich war, dass die IGAB dieses Forum für sich als gescheitert ansieht und die weitere Mitarbeit einstellt. Zentrales Thema dieser Konferenz war aus der Sicht der IGAB die fehlende Transparenz und Beteiligung der Arheilger Nachbarschaft bei der Vereinbarung zwischen Merck, Stadt und Regierungspräsidium zur Seveso-Problematik. Weder konnten die dieser Vereinbarung zugrundeliegenden Sachzwänge qualifiziert erläutert werden, noch war klar, was die theoretisch ermittelten Abstandszonen konkret für die privaten Haus- und Grundbesitzer im Arheilger Süden bedeuten. Empörend war, dass die Stadt Darmstadt noch am Vortag der Konferenz den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan A 39 beschlossen hat, um Fakten zu schaffen und sich Erkenntnissen aus den Beratungen der Konferenz zu entziehen. Damit hatte die Stadt gegen das Grundmotto der Rahmenplankonferenz verstoßen, nämlich Merck, Stadt und Nachbarschaft betreffende

Themen zuerst in die Rahmenplankonferenz einzubringen, dann unter den Beteiligten das Gespräch und eine abgestimmte Lösung zu suchen und erst dann zu handeln. Dazu passt die Äußerung der Stadt, dass die Rahmenplankonferenz kein Entscheidungsgremium sei und nur der Magistrat handelt. Nachdem 2004 und 2005 die Stadt schon einmal Lehrgeld bezahlen musste, als sie ohne entsprechende Abstimmung in der Rahmenplankonferenz gehandelt und versucht hat, ihre Knell-Bebauung einseitig gegen Merck durchzusetzen, hat sie wiederum einseitig und ohne jegliche Gesprächsbereitschaft agiert und den Aufstellungsbeschluss zum A 39 getroffen und damit gegen die Interessen der Bürger im Arheilger Süden gehandelt. Seitens der Stadt hat man es bis heute noch nicht einmal für nötig befunden, die Arheilger Bevölkerung über die Konsequenzen aus den Geheimvereinbarungen zu informieren. Die Bürger müssen sich aber intensiv mit dem vorgesehenen Bebauungsplan A39 und den daraus resultierenden Auswirkungen für die Wohnstandorte im Arheilger Süden auseinandersetzen. Deshalb wird sich die IGAB auch weiterhin darauf konzentrieren, um Bürger und Eigentümer im Süden von Arheilgen soweit wie möglich zu schützen und frei von Lasten zu halten.



Wie eine Wolke umgibt die Abstandsgrenze das Firmengelände Merck. Um jeden Gefahrgüter-Standort auf dem Werksgelände wurde ein Kreis gezogen. Der Radius der Kreise hängt ab von der Gefährlichkeit des Stoffes. Alle Kreise übereinander gelegt bilden den Umriss der Abstandsfläche. Darin sind Neubauten nur eingeschränkt möglich. ECHO-GRAFIK: DAGMAR KLUMB

Bild 17: Abstandgrenze Seveso-Gutachten (Darmstädter Echo 15.07.2006)

Die IGAB bedauert, dass die über 10jährige vertrauensvolle Zusammenarbeit von IGAB und Merck damit zu Ende gegangen ist, und sie wieder darauf angewiesen ist, ihre Interessen gegebenenfalls auch auf dem Verwaltungs- und Gerichtswege durchzusetzen. Die IGAB-Erfolge in der Vergangenheit machen dazu Mut. Die Befürchtungen der IGAB, dass in der Rahmenplankonferenz Absprachen zwischen Merck und der Stadt den Teilnehmern lediglich mitgeteilt werden, ohne die Vorhaben dort zu besprechen, haben sich bestätigt.

Seit 10 Jahren leben die Stadt und die Nachbarn von Merck mit den Unsicherheiten, die sich aus dieser ominösen Vereinbarung ergaben. Während das Darmstädter Echo noch 2006 titelte «Keine Bauverbotsglocke im Norden« blockiert Merck alle größeren Vorhaben innerhalb der Umhüllenden. So sitzt die Stadt auf Flächen der Knell, die sie nicht veräußern kann, so scheiterte das Gartencenterprojekt auf dem Mückschgelände, so konnte man IKEA nicht das Praktikergelände anbieten, so sind Vorhaben in Arheilgen wegen der Seveso-Problematik gescheitert. Die Stadt hüllt sich in Schweigen und hat ihre Baugenehmigungskompetenz in allen kritischen Fällen im Merckumfeld an Merck übertragen und das Regierungspräsidium sieht keine Veranlassung einzuschreiten.

So bleiben Fragen offen: Was wurde seitens Merck getan, die bestehenden Spannungen abzubauen? Wo werden heute welche gefährlichen Stoffe in welchen Mengen verarbeitet oder gelagert? Wollen die Stadt und die Bevölkerung tatsächlich diese unmöglichen Umstände auf Dauer hinnehmen?

Die IGAB und der Arheilger Stadtteilverein

In der Zeit vom Juni 2012 bis Dezember 2015 wurden verschiedene Aktivitäten der IGAB über den durch Initiative der IGAB in Zusammenarbeit mit anderen örtlichen Interessensgruppen neu gegründeten Arheilger Stadtteilverein (AStV) initiiert und durchgeführt. Diese Initiative entstand als Folge einer erfolgreichen Zusammenarbeit verschiedener Interessensgruppen im Rahmen des »Planungsbeirat Frankfurter Landstraße«.

Der beim AStV angesiedelte Arbeitskreis »Stadtentwicklung«, der zu 90% aus IGAB-Mitgliedern bestand, beschäftigte sich mit aktuellen und zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen, diskutierte diese im Rahmen der Öffentlichkeit und organisierte Ausstellungen und Bürgerinformationen.

Aus vereinsinternen Gründen im AStV wurde der Arbeitskreis eingestellt und die inhaltliche Arbeit wieder unter der Vereinsführung der IGAB geführt.

Eine der vielen Podiumsveranstaltungen, die die IGAB organisiert hat:

Arheilgen heute und morgen
Bürger fragen, Politiker antworten

Themen:
Frankfurter Straße vor Merck: Umbau und Kanalneubau
Reduzierung der Fluglärmbelastung
Verbesserungen im Nahverkehr

Podiumsdiskussion mit Kandidaten zur Kommunalwahl 2016
am 17. Februar 2016 um 19:30 Uhr im Bürgerzentrum „Zum Goldnen Löwen“

Stadtteilentwicklung Arheilgen

Die IGAB bringt sich ein und entwickelt Ideen zu Planungen in Arheilgen

1. Umbau der Frankfurter Landstraße

Ausgangslage

- B3 Umgehung

Die Arheilger Umgehung wurde nach einer Bauphase von 2 Jahren im Jahr 1999 im Wesentlichen vollendet. Die Frankfurter Landstraße hatte somit die Eigenschaft als Bundesstraße verloren, sie war nun Gemeindestraße. Nach der Fertigstellung des letzten Bauabschnittes (Brücke Virchowstraße) erwartete die Arheilger Bevölkerung und Wirtschaft, dass sich die Stadt der Umgestaltung der Frankfurter Landstraße intensiver annimmt. Die IGAB forderte die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen, um die Lebensqualität entlang der Straße schnell zu verbessern und das Ortszentrum zu entwickeln.

- Ausstellung am 25.10.2000 im Goldnen Löwen

Um der Stadt eine konkrete Hilfe bei der Konzeptfindung für den Umbau der Frankfurter Landstraße zu bieten, hat in Zusammenarbeit mit Arheilger Planungsbüros ab 1998 eine Arbeitsgruppe der IGAB Ideen und Ziele für den Ausbau formuliert. In einer Informationsveranstaltung im September 1998 hat die Arbeitsgruppe ein Modell mit Fotos von Häusern entlang der Straße den Bürgern vorgestellt. Die Diskussion wurde eröffnet.

Wegen fehlender Resonanz seitens der Stadt wurden von der IGAB bauliche und ordnungspolitische Maßnahmen vorgeschlagen, durch die der Autoverkehr reduziert und entschleunigt und damit die Lebens-, Umwelt- und Wohnqualität wie auch die Bedingungen der Geschäftswelt verbessert werden sollten. Zeichnerisch und in Form

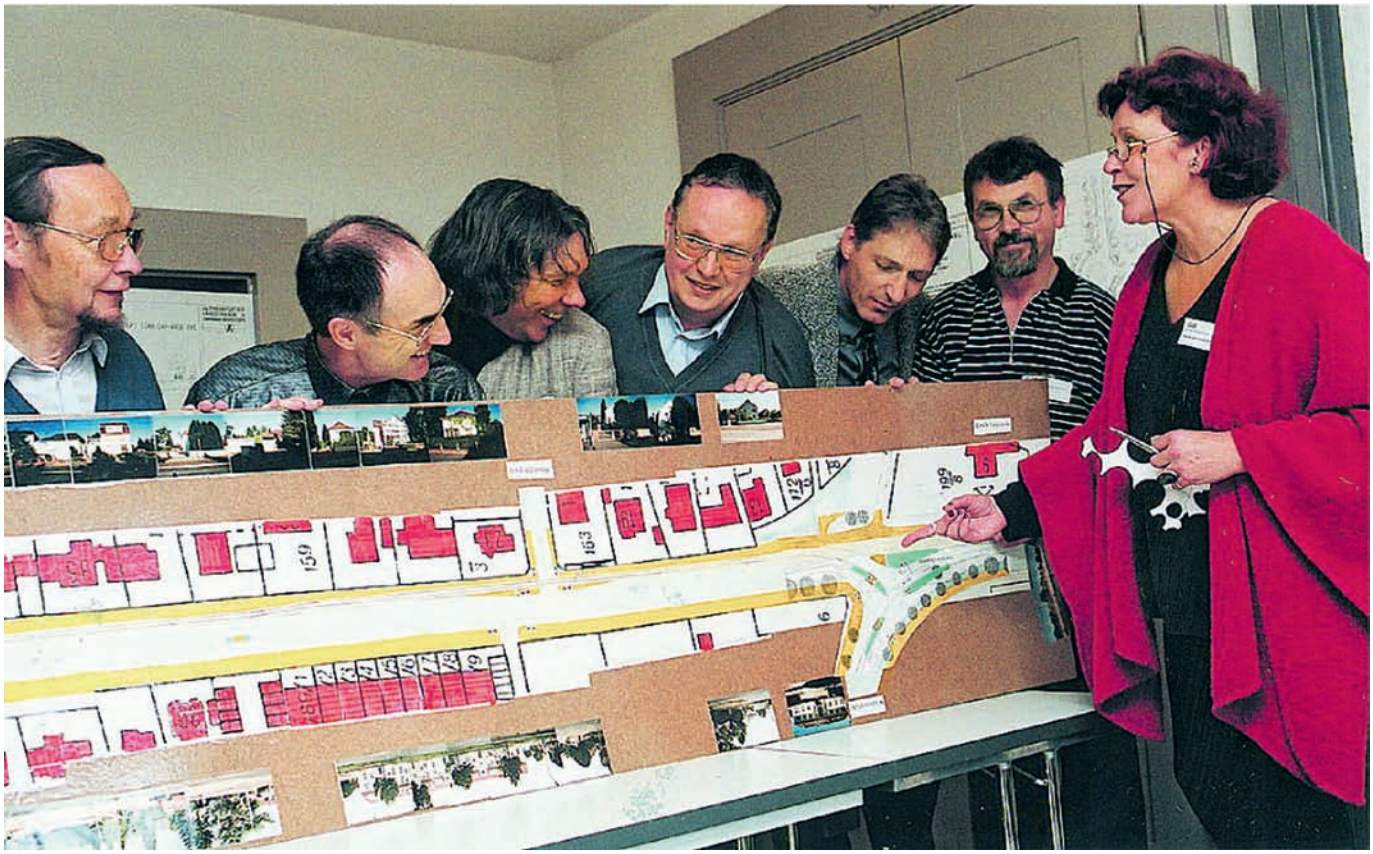


Bild 18: Modell Frankfurter Landstraße, Ausstellung im »Goldenen Löwen«
(Darmstädter Echo 23.10.2000, Jürgen Schmidt)

des Modelles für den gesamten Straßenablauf wurden von der IGAB die Ideen der Bevölkerung und dem Baudezernat vorgestellt.

Über die Präsentation der Ergebnisse der IGAB-Arbeitsgruppe im Foyer des Löwen wurde in der Presse ausführlich und positiv berichtet. Ganz offensichtlich hat die Veranstaltung dazu beigetragen, dass seitens der Stadt erste Maßnahmen in der Frankfurter Landstraße vorgenommen wurden.

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an der Frankfurter Landstraße

Die Ergebnisse der IGAB-Präsentation und die Vorschläge seitens der Bürgerschaft wurden in einer Dokumentation zusammengefasst.

Der Bauausschuss tagte in Arheilgen zu den städtischen Plänen der Straßenumgestaltung und einige Tage hingen entlang der Frankfurter Landstraße die Schilder mit Tempobegrenzung 40. Ein erster, längst überfälliger Schritt zu flankierenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wurde damit getan. Die IGAB begrüßte diese Maßnahmen wie auch die von Oberbürgermeister Benz angekündigte Umstellungen der Ampelphasen. So haben die Konzepte und Initiativen der IGAB, zuletzt mit der Veranstaltung im Löwen, zu ersten Erfolgen geführt und die Bürgerinitiative wurde motiviert, sich in dieser Hinsicht weiterhin zu engagieren.

Verfahren

- Planungsbeirat

Im Herbst 2001 öffnete das Baudezernat mit Baudezernenten Dr. Braun seine Schubladen und organisierte einen Planungsbeirat aus Vertretern Arheilger Vereine und Straßenanliegern, der im November 2001 das 1. Mal tagte. Im Vorfeld einer breiten Bürgerbeteiligung diskutierte die Stadt ihre Vorschläge zum Umbau der Frankfurter Landstraße mit diesen Akteuren. Es waren dies:

1. **zweigleisiger Ausbau der Straßenbahnlinie bis zum Ortsausgang Arheilgens**
2. **Neugestaltung des Straßenraums zwischen Virchowstraße und den Drei Brücken**
3. **die Umgestaltung der Plätze am Goldenen Löwen (Wegfall der Gleisschleife) und am Weißen Schwanen.**

In einer 4wöchigen Ausstellung mit Bürgersprechstunde informierte die Stadt die Arheilger Bevölkerung über die Planung und stellte sich den Anregungen und Bedenken. Es wurde auch die Bürgerschaft über die Arbeit des Planungsbeirates informiert. Unter den Mitgliedern des Planungsbeirates war Vertraulichkeit über den Inhalt ihrer internen Diskussionen vereinbart. Nach Erreichen eines tragfähigen Planungsstandes – bis Mitte 2003 hatte der Planungsbeirat 7 mal getagt – wurde diese Bindung aufgehoben, so dass die einzelnen Gruppen in der Öffentlichkeit agieren konnten.

Zu 1 – Für die IGAB war klar, dass der Straßenbahnausbau zweigleisig bis zum Ortsende Arheilgens mit einer Option auf eine Verlängerung bis nach Wixhausen erfolgen muss. Diese Schleife wurde von der IGAB auf der Westseite der Frankfurter Landstraße in Kombination mit einem großzügigen Park&Ride-Platz und einem Busterminal konzipiert im Gegensatz zur städtischen Lösung, die den Standort auf der östlichen Seite der Straße direkt hinter der Aral-Tankstelle vorsah. Am Ende wurde die städtebaulich vernünftigere Lösung der IGAB gewählt, die Grundlage für das notwendige Planfeststellungsverfahren für den Straßenbahnausbau in Arheilgen war.

Der Wegfall der Gleisschleife im Ortskern bot zudem die Chance zur städtebaulichen Umgestaltung und zur Aufwertung der neuen Ortsmitte.

Zu 2 – Die Frankfurter Landstraße bleibt auch zukünftig die Haupterschließungsstraße Arheilgens. Auch nach dem Umbau steht ausreichend Verkehrsraum für einen fließenden Autoverkehr zur Verfügung. Für die Anwohner der Frankfurter Landstraße, die Geschäftsleute und für den Kundenverkehr war der Erhalt / Ausbau des Parkplatzangebotes sehr wichtig. Die von der Stadt vorgelegten Konzepte mit einer einseitigen Parkplatzanordnung mussten deshalb nochmals auf eine beidseitige Anordnung hin überarbeitet werden. Die IGAB, wie auch der ADFC, hatte sich für die besonderen Belange der Radfahrer eingesetzt. Als Kompromiss mit dem ADFC stimmte die IGAB deren Forderung auf einen eigenen Fahrradstreifen parallel zu Fahrbahn zu und löste sich von ihrem ursprünglichen Konzept der extrabreiten kombinierten Geh- und Radwege. Eine durch-

gehend zweiseitige Baumreihe sollte Raum für ca. 150 Baumpflanzungen ermöglichen.

Zu 3 –Ein Planungsbüro hatte bereits im Rahmen einer Bürgerversammlung alternative Konzepte für die Umgestaltung des Areals um den Goldnen Löwen vorgestellt. Die IGAB hatte darüber hinaus im Planungsbeirat angeregt, das Areal an der Ettesterstraße bei der Planung des neuen Ortszentrums mit einzubeziehen. Der Kreuzungsbereich mit der Weiterstädterstraße am Weißen Schwanen sollte ebenfalls räumlich durch die Betonung von Platznischen und funktional durch eine Straßenbahnhaltestelle aufgewertet werden.

- Der Ausbau kann beginnen

Die städtebauliche und verkehrstechnische Vorplanung war abgeschlossen, das Planfeststellungsverfahren wurde am 17.12.2003 eingeleitet und der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums am 30.03.2006 erteilt. Zeitlich parallel zur Ausführungsplanung stellte die Stadt beim Land Hessen den Antrag auf Zuwendungserteilung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz und konnte nach Erteilung der Bewilligungsbescheide die Maßnahme ausschreiben.

Durch die Unterteilung der Gesamtbaumaßnahme in 2 Bauabschnitte konnte der Südabschnitt von der Kreuzung Virchowstraße bis zum Löwen zeitnahe begonnen werden.

Hauptziel der Planung war für die Stadt die optimale Erschließung Arheilgens mit der Straßenbahn. Die direkten Anlieger mussten umfangreiche Belastungen (Kanalbau, Erneuerung Versorgungsleitungen, Gleisverlegung) ertragen, darüber hinaus bot sich die Chance, dass das Wohnumfeld und die Wohnqualität aufgewertet wurden.

Ein vor Baubeginn einzuleitendes Beweissicherungsverfahren fand im 1. Bauabschnitt erst Wochen nach Baubeginn statt – Grundlage für

Bild 19: Frankfurter Landstraße – Neuer Querschnitt – Allee

spätere Rechtstreitigkeiten. Subunternehmer der Baufirma hatten Schwierigkeiten mit den Qualitätsanforderungen der Bauleitung; in mehreren Teilabschnitten musste die Ausführung nachgebessert werden. Eine Bürgerbeauftragte wurde »geschaffen«, die als Anlaufstelle für die Bürger und Entlastung der Bauleitung dienen sollte. Insgesamt war der 1. Bauabschnitt die Lernphase für Baufirmen, Bauleitung und Stadt für den folgenden Bauabschnitt und das Ortszentrum.

Der 1. Bauabschnitt dauerte von 2006 bis 2009, der 2. Bauabschnitt vom Löwen bis zur neuen Gleisschleife am Ortsende von 2009 bis 2011.

Nachbesserungen erfolgten in mehreren Bereichen und betrafen hauptsächlich die Qualität des Betonsteinpflasters.

Die Anlieger finanzierten über Anliegerbeiträge einen großen Teil der Kosten, die nicht direkt der Straßenbahnbaumaßnahme zugeordnet werden konnten.

Insgesamt beliefen sich die Baukosten auf 39.000.000 €.

Nach wie vor fällt aber die Beurteilung der Maßnahme trotz Kostensteigerungen und vielfältiger Konflikte wegen des die Planung und Ausführung begleitenden Prozesses positiv aus; bürgerschaftliches Interesse und bürgerschaftliche Verantwortung wurden hier gefordert und trainiert. Für Politik und Verwaltung waren die Treffen des Planungsbeirates Lehrstunden für Konfliktabbau durch positive Öffentlichkeitsarbeit.

Für die IGAB zeigte sich, dass ihre Arbeit und Ideen in der Bevölkerung einen Rückhalt hatten.

2. Neubau der Ortsmitte mit einem Magneten-Supermarkt

Die Ausgangslage

Mit dem Wegfall der Straßenbahnwendeschleife im historischen Zentrum von Arheilgen eröffnete sich die Möglichkeit, das gesamte Umfeld des denkmalgeschützten »Goldnen Löwen« und der »HEAG-Halle« neu zu gestalten. Gleichzeitig sollte im Ortskern ein Vollversorger mit den dazugehörigen Stellplätzen integriert werden, um das Versorgungsangebot zu verbessern und die Attraktivität des Zentrums zu steigern.

Im April 2007 hatten interessierte Bürgerinnen und Bürger, unter ihnen IGAB-Mitglieder R. Kossack, H. Richter, G. Schäfer und W. Hertling in einer Bürgerwerkstatt gemeinsam mit Experten der Stadt eigene Ideen und Vorstellungen entwickelt, die –abweichend vom städtischen Konzept einer Straßenrandbebauung mit Wohnnutzung in den oberen Geschossen – die Einbeziehung der alten HEAG-Halle in das städtebauliche Raumkonzept in die Aufgabenstellung des folgenden Investorenwettbewerbs einfließen ließ.

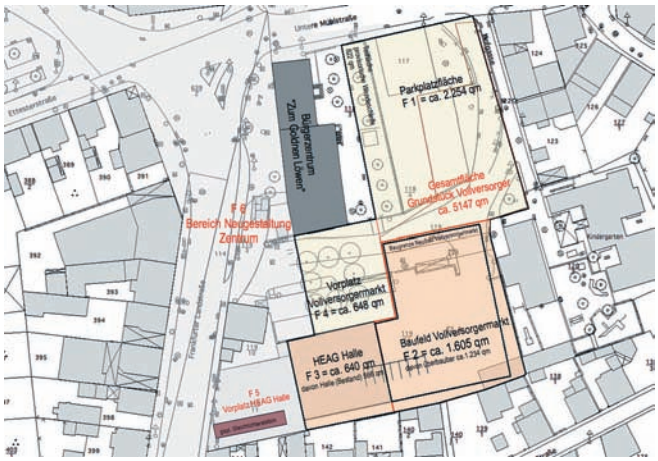
Ebenso gemeinsam war allen 3 Entwürfen die Verlegung der Gleichrichterstation, um so den Blick auf das Ensemble der Denkmalgeschützten HEAG-Halle und des HEAG-Häuschens zu ermöglichen und ein schöneres Entreé für den Supermarkt zu schaffen. Alle drei Arbeitsgruppen der Bürgerwerkstatt einigten sich auf dieses Konzept und überzeugten den Baudezernenten Wenzel von dieser Lösung.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, wurde auf der Grundlage des ausgewählten Konzeptes der vorhabenbezogene Bebauungsplan A 42 aufgestellt und der Investoren-Wettbewerb ausgeschrieben.

Verfahren – Wettbewerb

Ziel des 2008 ausgelobten Investorenwettbewerbs war es, die betreffenden Grundstücksteile an einen Investor zu veräußern, der die Fläche auf Grund-

Bild 20: Luftbild Zentrum Arheilgen (Wissenschaftsstadt Darmstadt, Vermessungsamt)



Bilder 21 und 22: Ausgangslage für den Wettbewerb / Vorgaben des Bebauungsplanes (Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt)

lage eines innerhalb des Verfahrens zu erstellenden Konzeptes mit einem Vollversorgermarkt einschließlich der notwendigen Erschließungs- und Stellplatzflächen bebaut. Für den Neubau standen 1800 qm überbaubare Grundfläche einschließlich der HEAG-Halle zur Verfügung. In den verbleibenden 3350 qm waren Erschließung und Stellplatzflächen zu realisieren.

Fünf Investorenteams gaben ihre Konzepte ab. Mit dem 1. Preis wurde die gemeinsame Arbeit der EDEKA Handelsgesellschaft Südwest mbH mit dem Architekturbüro Müller + Huber ausgezeichnet und mit der Bauplanung und der Bauausführung beauftragt.

Erst im November 2012 wurde der EDEKA-Gruppe die Baugenehmigung erteilt. Der Betreiber des alten Arheilger Vollversorgers übernahm den Markt, der im Sommer 2014 mit einem Festakt eröffnet werden konnte.

Die Rahmensetzung für dieses ortsbildprägende Bauvorhaben ist als voller Erfolg der produktiven Zusammenarbeit des heterogenen Planungsbeirates Frankfurter Landstraße mit der Stadt Darmstadt und der Investorengruppe anzusehen.

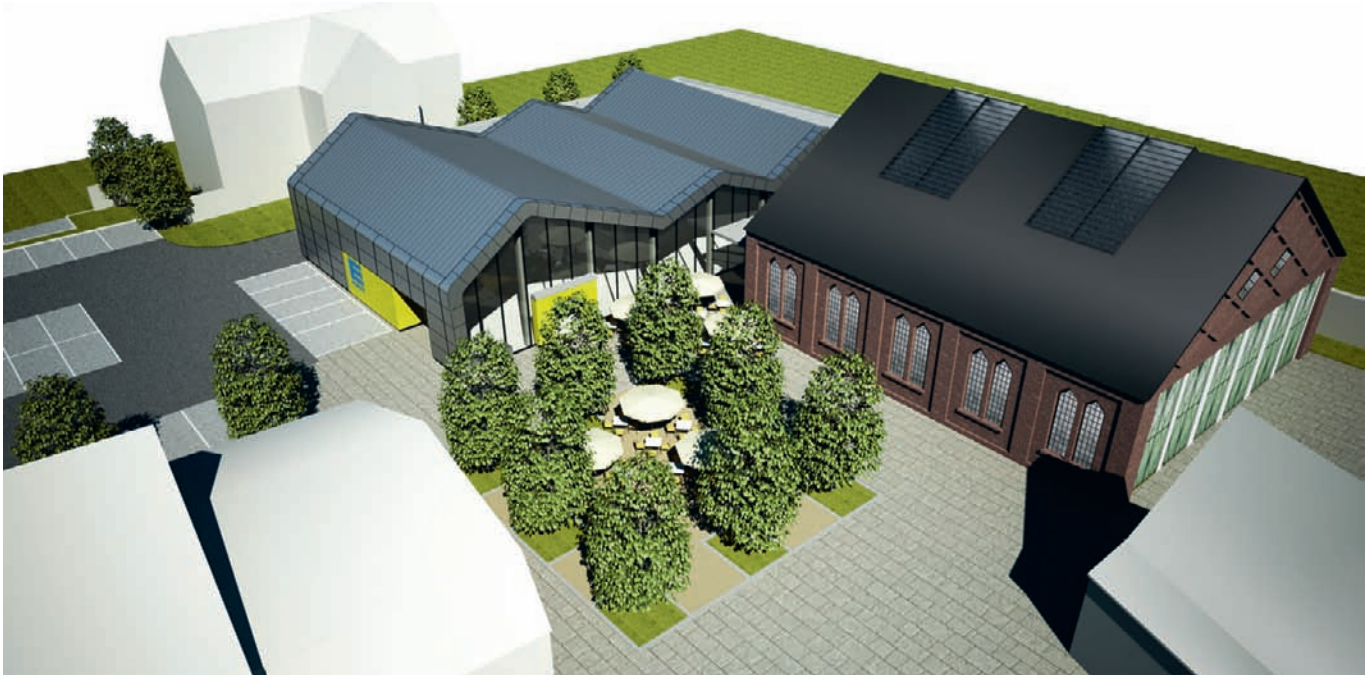


Bild 23: Entwurf 1. Preisträger
(Edeka Handelsgesellschaft Südwest mbH mit Architekturbüro Müller und Huber

Wie schwer die Übertragung eines solchen, erfolgreichen Bürgerbeteiligungskonzeptes auf ähnlich gelagerte städtische Projekte ist, zeigte sich später bei der Planung für die Freiwillige Feuerwehr Arheilgens und dem vergeblichen Betreiben der IGAB, die Stadt von der Erhaltung der Stadtteilbibliothek zu überzeugen.

3. Sanierung Nordbahnhof

Ausgangslage Nordbahnhof

Bereits im Februar 2009 titelte das Darmstädter Echo:
»Nächster Halt: Darmstadt Merck – Immer mehr Passagiere und dennoch vergammelt: Wer hilft dem Nordbahnhof auf die Sprünge?«

Diese Frage stellt sich die IGAB noch heute!

Der Darmstädter Nordbahnhof hat für Arheilgen wegen der direkten Bahnverbindungen in Richtung Aschaffenburg, Mainz/Wiesbaden, in den Odenwald und zu den Hauptbahnhöfen Frankfurt und Darmstadt besondere Bedeutung.

Verfahren

Nach Information des DE waren Anfang 2009 bereits Gespräche zwischen allen Beteiligten – Bahn, Stadt und Merck – geführt worden, jedoch konnte die Firma Merck nicht für eine Übernahme des Bahnhofgebäudes gewonnen werden. Im Oktober 2012 teilte die damalige Baudezernentin Brigitte Lindscheid dem AStV mit, dass zwar im Haushalt der Stadt für 2013 ein Ansatz von 300.000 € und für die Folgejahre 2,4 Mio € eingestellt seien, die Planung jedoch wegen der bekannten Personalengpässe stockten.

Die Stadt Darmstadt, die Deutsche Bahn AG und der Rhein-Main-Verkehrsverbund haben endlich Anfang 2013 eine Planungsvereinbarung zur barrierefreien Umgestaltung des Nordbahnhofs beschlossen. Die Firma Merck zeigte kein Interesse an der Bahnhofsumgestaltung, obwohl dort täglich ca. 2000 Mitarbeiter ankommen und wegfahren.

Um möglichst frühzeitig in diesem Planungsprozess mit eigenen Überlegungen zur Zukunft dieses Bahnhofs mitzuwirken, hatten sich bereits 2012 mehrere Arbeitskreise des Arheilger Stadtteilvereins und Mitglieder der IGAB mit den entsprechenden Gegebenheiten und Entwicklungsmöglichkeiten auseinander gesetzt.

- Entwurf IGAB-AStV/ Bundesbahn/Stadt

Als regionale Drehscheibe des öffentlichen Personennahverkehrs – ÖPNV – muss der Nordbahnhof viel besser mit dem lokalen Nahverkehrsnetz verknüpft werden. Der Weg zwischen Bahnhof und Straßenbahnhaltestelle ist derzeit zu lang und wegen der notwendigen Straßenüberquerung gefährlich.

Daher sollte lt. Entwurf von AStV und IGAB die Straßenbahn direkt vor dem Bahnhofseingang halten und die Straßenbahntrasse aus der Straßenmitte auf die Bahnhofsseite verlegt werden.

Wechselt die Straßenbahn ampelgeregelt bereits an der Kreuzung Martin-Luther-King-Ring/Carl-Schenk-Ring auf die Ostseite der Straße, entfällt die bisherige Kreuzung mit der Straße auf der Höhe von Merck. Eine gesonderte Bushaltestelle wird zudem nicht mehr benötigt, wenn der R-Bus die Straßenbahnhaltestelle vor dem Bahnhof anfährt.
Die Bahnsteige sind derzeit nur über das Bahnhofsgebäude zugänglich. Dieser Weg ist nicht barrierefrei und zudem lang.

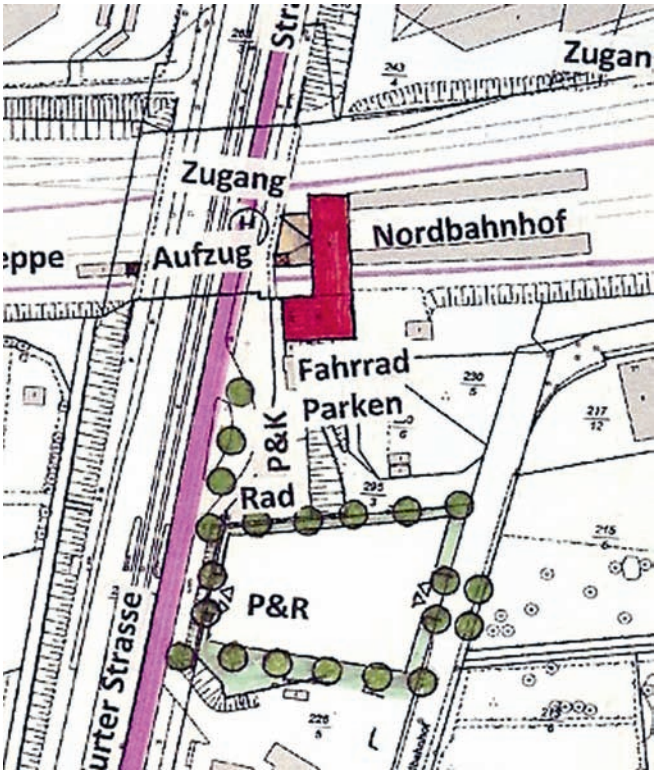


Bild 24: Städtebauliches Konzept der IGAB für den Nordbahnhof

Stattdessen sollte über eine Rampe ein direkter Zugang von der Straßenbrücke in den Querbahnsteig möglich sein. Zusätzlich muss die Bahnsteigebene über einen Fahrstuhl erreichbar sein. Der Fahrstuhl sollte nicht vom Querbahnsteig sondern direkt vom Bürgersteig aus zugänglich sein. Auf der Bahnsteigebene kann der Fahrstuhl dann ohne Richtungswechsel verlassen werden.

Die Parkplatzsituation im Nahbereich des Nordbahnhofs ist chaotisch. Der bedeutende Knotenpunkt im öffentlichen Personennahverkehr müsste viel besser für PKW-Benutzer erschlossen werden. Der Platz neben dem Kiosk sollte ausschließlich Kurzzeitparkern vorbehalten bleiben. Für ein ausreichend bemessenes Angebot an Park-and-Ride-Plätzen sollte das südlich gelegene freie Grundstück genutzt werden. Hier könnten Parkplätz entstehen oder auch ein vom Martin-Luther-King-Ring her anzufahrendes Parkhaus.

Auf dem Platz neben dem Kiosk sollten es nicht nur Parkplätze für Kurzzeitparker geben, sondern hier müssten auch wettergeschützte Abstellanlagen für Fahrräder, ergänzt um abschließbare Boxen für Räder, angeboten werden.

Über den Nordbahnhof kommen bereits heute täglich fast 2000 Beschäftigte der Firma Merck zu ihrem Arbeitsplatz. Für diese sollten Möglichkeiten geschaffen werden, um auf Bahnsteigebene unter der Straßenbrücke hindurch zügig und sicher auf die Westseite der Straße zu gelangen.

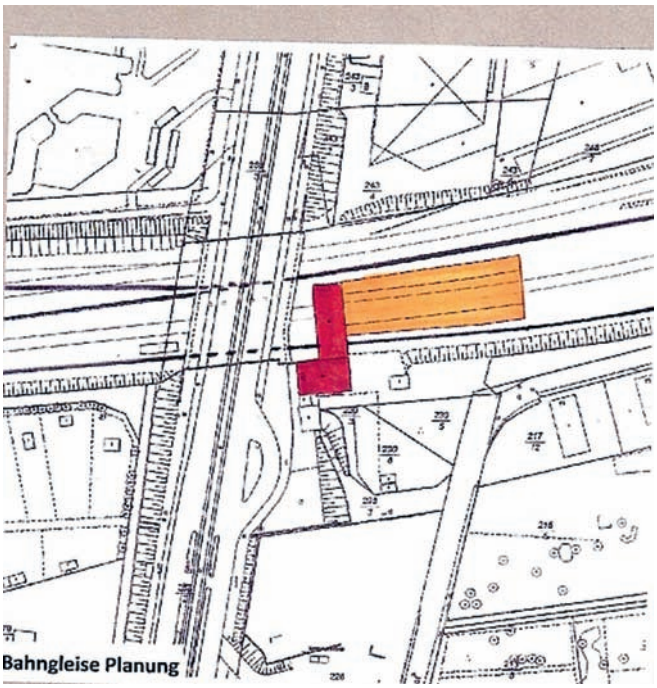


Bild 25: Konzept Bahnsteig Nordbahnhof (IGAB)

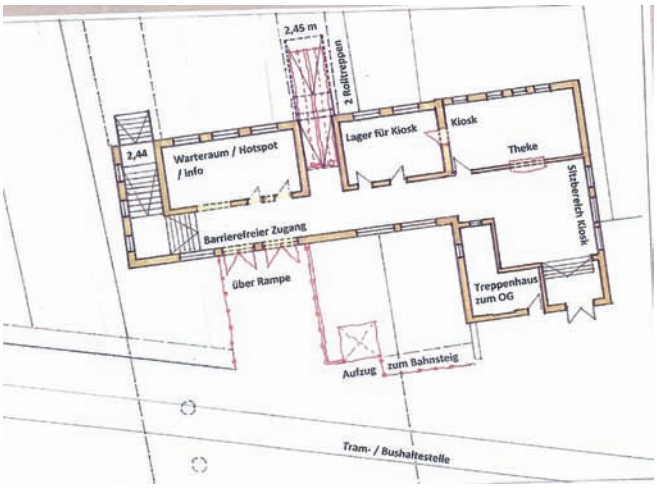


Bild 26: Nutzungskonzept der IGAB Innenbereich Nordbahnhof

Der Nordbahnhof hat zwei Güterzuggleise und vier Gleise für den Personenverkehr. Da an diesen vier Gleisen nur wenige Züge halten, reichen langfristig zwei Gleise aus. Nach Wegfall der Gleise 2 und 3 könnte zwischen den bisherigen Gleisen 1 und 4 ein breiter Bahnsteig entstehen. Damit könnten die beiden bestehenden Treppenanlagen zum Einbau von Rolltreppen und Rampen für Kinderwagen und Fahrräder genutzt und der breite Bahnsteig nach Westen unter der Frankfurter Straße hindurch verlängert werden. Mit Fahrstühlen sowohl auf der Ost- als auch auf der Westseite der Straße wäre der Bahnsteigzugang barrierefrei und es entstünde damit ein bequemer Zugang zum Firmengelände Merck.

Der Entwurf der Stadt und der Deutschen Bahn berücksichtigte all diese Empfehlungen nicht und sieht keine Änderung der äußeren Erschließung vor. Der Hauptzugang zum Bahnhof soll erhalten und mit großem Aufwand barrierefrei umgebaut werden. Von dem Niveau der jetzigen Bahnhofshalle soll dann über zwei an die äußere Fassade angesetzten Fahrstühle der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen erfolgen.

Eine Verbesserung der äußeren Erschließung soll über eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle nach Norden vor den Bahnhofseingang, jedoch in der alten Trassenlage, erfolgen.

- Entscheidung / Realisierung

Zum Jahreswechsel 2016/17 ist der Bürgerschaft noch immer keine Konzeption von Bahn und Stadt vorgelegt worden. Mit Umbau der Frankfurter Straße vor Merck ist jedoch absehbar, dass eine

Verlagerung der Straßenbahntrasse hin zum Bahnhofsvorbereich nicht erfolgen wird.

Aus nicht nachvollziehbaren denkmalrechtlichen Gründen soll der barrierefreie Umbau innerhalb der Bahnhofshalle mit einer Rampe erfolgen und der Zugang zu den Gleisen durch zwei an den Baukörper des Zwischenbahnsteiges geklebten Aufzüge.

Eine Änderung bzw. ein Umbau der Bahnsteige wird nicht vorgenommen.

4. Planung eines Tauchcenters

Ausgangslage

Unter dem Titel »Abtauchen auf grüner Wiese« stellte das DE am 22.Oktober 2008 das Konzept eines Investors für ein Wassersportzentrum mit Hotel und Museum vor. Dieser Titel sollte auch das »Leidbild« für das gesamte Projekt werden.

An der Weiterstädter Straße plante ein Investor, ein Hobbytaucher aus Darmstadt, ein gigantisches Tauchbecken von 40 m Tiefe, 65 m Breite und 10.000 cbm Wasser mit Unterwasserhotel, Restaurant und Museum.

- Verfahren

Für eine planungsrechtliche Umsetzung des Projektes musste der Flächennutzungsplan geändert und ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Der Investor verpflichtete sich, einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan (A 41) aufzustellen. Seitens der Stadt wurde im September 2012 ein Wechsel des

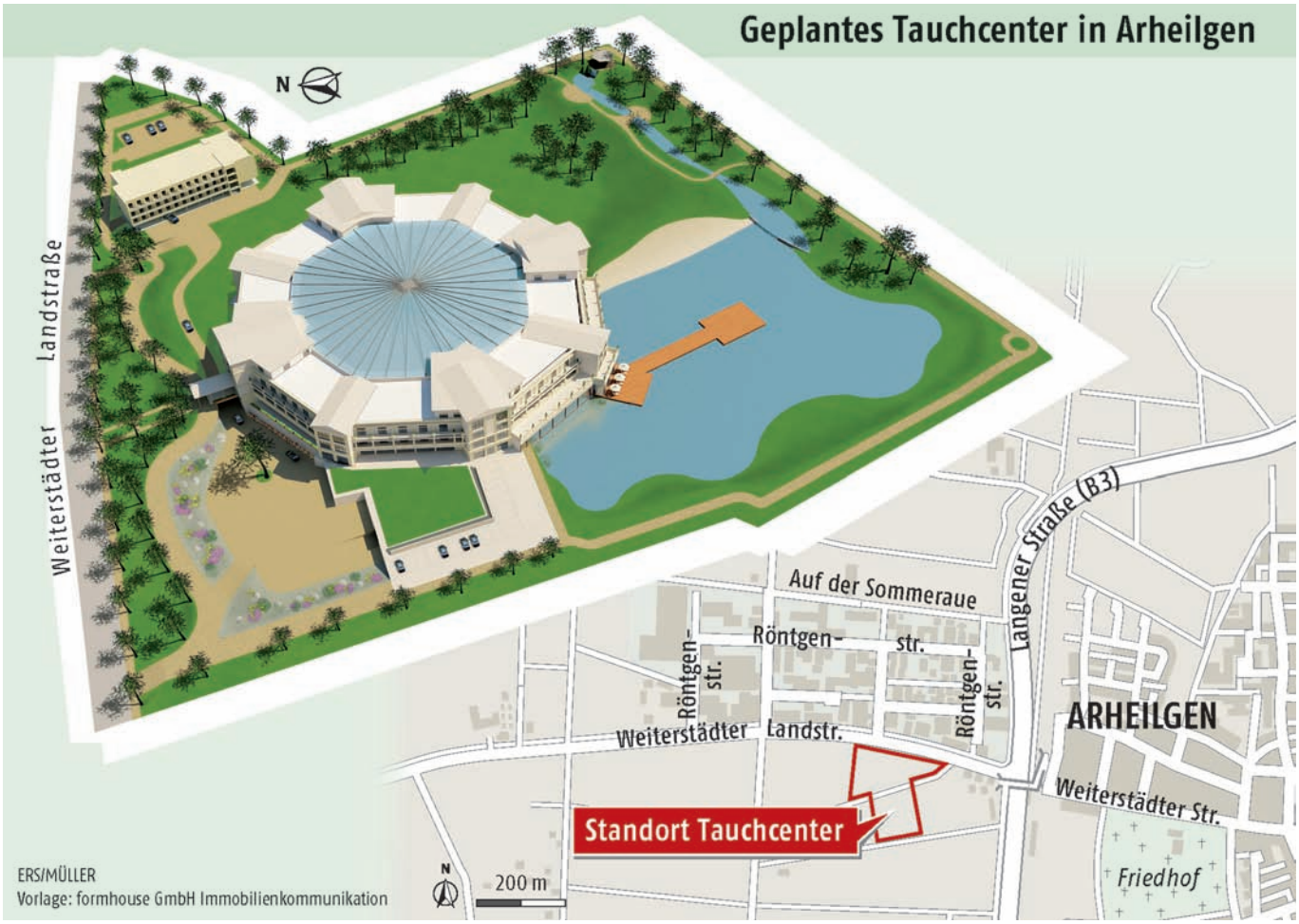


Bild 27: Modell Tauchzentrum (Quelle FR 19.10.2012)

Verfahrens hin zu einem normalen B-Plan durchgeführt, wodurch das Risiko für den Investor erheblich minimiert wurde, da er nun im Rahmen einer kommunalen »Angebotsplanung« freie Hand bei der Realisierung der Einzelabschnitte bekam.

Die Änderung des FNP wurden trotz vielfältiger Einwendungen von Bürgerschaft und Verbänden vom RP ohne Auflagen 2011 genehmigt. Der geändert Bebauungsplan wurde erneut im Oktober 2012 offen gelegt.

- Kritik der IGAB

Mitglieder des Vorstandes der IGAB haben im März 2010 im Rahmen des Offenlegungsverfahrens Bedenken und Anregungen eingebracht. Danach bestanden grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben, da es an einer städtebaulichen Entwicklungskonzeption für diesen Teilraum seitens der Stadt mangelt. Bedenken bestanden ebenfalls bezüglich des erheblichen Eingriffes in das Grundwasser und in den Natur- und Landschaftsraum. Der Bedarf für ein solches Zentrum wurde angezweifelt, und bei einem Konkurs wären erhebliche Folgekosten für die Beseitigung der Altlasten zu erwarten.

Es wurde deshalb ein städtebaulicher Vertrag und Sicherheiten gefordert, die im Falle eines Scheiterns den Rückbau finanzieren.

Damit die Arheilger Bevölkerung sich ein Bild von der geplanten Maßnahme machen konnte, organisierte der Arheilger Stadtteilverein eine Bürgerinformation, in der der Investor des Tauchsportzentrums seine Planung der Bürgerschaft vorstellen konnte und in einer gemeinsamen Diskussion das Für und Wider abgeklärt werden konnte. Am 18. November 2012 fand die Veranstaltung im Löwensaal statt, in der sehr kontrovers das Thema diskutiert wurde. Baudezernentin Lindscheid sprach über das Tauchcenter von einem »Alleinstellungsmerkmal für Darmstadt« und sicherte dem Investor die städtische Unterstützung zu. Positiv beschriebene Aussichten für das Arheilger Gewerbe und die Benennung »alternativer Fakten« führten zu einer mehrheitlichen Zustimmung der Anwesenden zu diesem privaten Wagnis-Projekt.

- Entscheidung

Nach einem Jahr wurde auf Nachfrage eines Arheilger Stadtverordneten, den Bau des Tauchcenters betreffend, seitens des Magistrats festgestellt: Alle bislang geschlossenen Verträge werden rückabgewickelt, und das Tauchcenter wird nicht gebaut.

Der Rückzieher vom Investor erfolgte nach Zustellung des städtebaulichen Vertrages und der Forderung auf einen Freiflächenplan. Der Investor sah sich dadurch in seiner unternehmerischen Freiheit gegängelt.

Die Rückabwicklung der Flächen mit der Stadt erfolgte bis auf eine ein Hektar große Fläche, die sich im Eigentum des Investors befand. Um nachträgliche Planungsgewinne des Investors zu vermeiden, ist keine weitere Planung für das Gelände in Aussicht. Für diesen ökologisch und landschaftlich empfindlichen Bereich Arheilgens werden also keine weiteren Entwicklungskonzepte erstellt, so dass befürchtet werden muss, dass auch zukünftig Stadtplanung in Darmstadt nur über private Interessen ausgelöst wird.

5. Stadtteileingang Nord: »Freiwilligen Feuerwehr Arheilgen« FFA

Ausgangslage

Der alte Standort der FFA – in der Stadtteilmitte gelegen- war nicht erweiterungsfähig, das Gerätehaus war zu klein und marode. Eine Sanierung / ein Neubau am alten Standort erschien auch wegen der Beeinträchtigung der Nachbarschaft nicht sinnvoll. Aus städtebaulicher Sicht wurde die Verlagerung der FFA von der IGAB begrüßt, auch weil im Ortskern Platz für eine neue Nutzung (z.B. Wohnraum) entstehen konnte.

Der von der Stadt vorgesehene Standort gegenüber der Wendeschleife am nördlichen Stadteingang Arheilgens bot die Chance, die Ortseingangssituation optimal zu gestalten. Die ursprünglich vorgesehene Kombination an diesem Standort mit einem Neubau für die Polizei scheiterte sowohl an internen Sicherheitsvorgaben der Polizei als auch an der Größe des Eingriffes in Natur und Landschaft.

In einem Testentwurf wurde von Mitgliedern der IGAB im Rahmen des AStV eine Lösung entwickelt, die der städtebaulichen Besonderheit des Standortes Rechnung trug. Der nördliche Stadteingang sollte durch eine »Willkommensarchitektur«

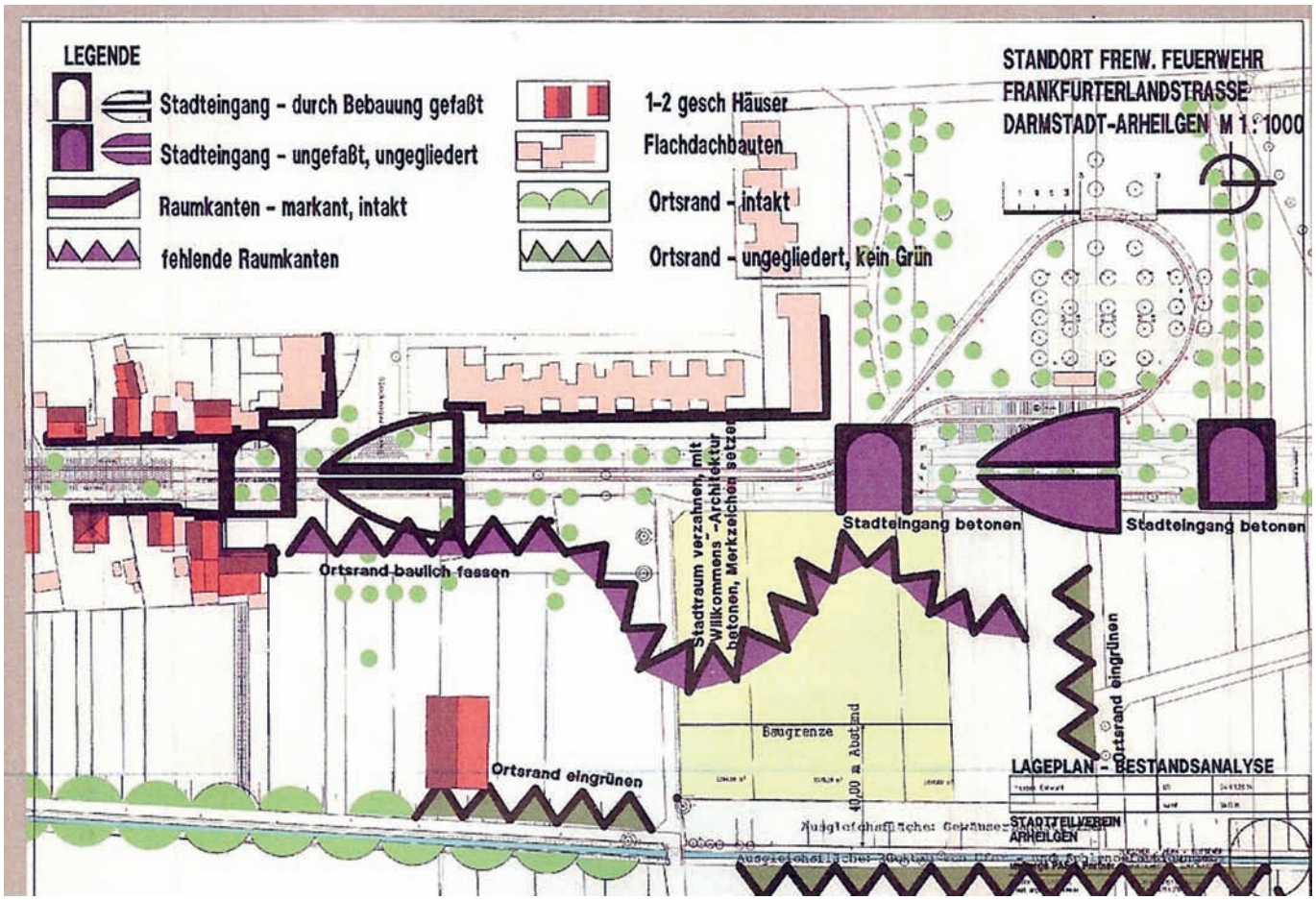


Bild 28: Bestandanalyse Stadtteileingang Nord 2015 (IGAB)

geprägt werden, die sich nicht nur durch den Feuerwehrneubau manifestieren sollte, sondern auch durch eine ergänzende Wohnbebauung. Diese Entwurfsidee wurde mit den Mitgliedern der FFA sowie der Stadt besprochen und als Rahmenkonzept für gut bestätigt.

- Verfahren

Für den Neubau der Feuerwache mussten bestehende Bauleitpläne durch das Stadtplanungsamt geändert werden. Die damit verbundene Chance eine städtebauliche Ordnung des nördlichen Stadteinganges anzugehen, wurde leider vertan, da nur ein Vorhabenbezogener Bebauungsplan für den Neubau der FFA beauftragt wurde.

- Entwurf IGAB / K-plan

Aufbauend auf dem Raumkonzept der FFA wurde von der IGAB ein Entwurfskonzept entwickelt, das der besonderen städtebaulichen Situation (Ortseingang, Mischnutzung ökologische und landschaftsräumliche Besonderheiten) Rechnung trug.

Die neue Feuerwache soll lt. Nutzungskonzept der FFA 15 Fahrzeughallen mit Neben- und Schulungsräumen umfassen. Als geschlossener Baukörper wäre sie lt. städtebaulichem Grundverständnis der IGAB mit der kleinteiligen Arheilger Siedlungshausstruktur nicht vereinbar. Vielmehr sollte das Projekt unterschiedlichen Funktion entsprechend untergliedert werden: Ein Baukörper mit fünf Stellplätzen für Einsatzfahrzeuge und Personalräume, ein zweiter Baukörper mit fünf Hallen für Zusatzfahrzeuge, Lagerräumen und Werkstätten und zum dritten fünf Hallen für die Gerätschaften des Katastrophenschutzes. Damit wäre ein gegliedertes Bauvolumen auf dem Grundstück möglich, das die Siedlungsstruktur nicht allein durch die Größe sprengt, sondern sich durch eine geschickte Baumassenverteilung positiv in das Siedlungsbild einfügt und den Ortseingang bildet, fasst und betont.

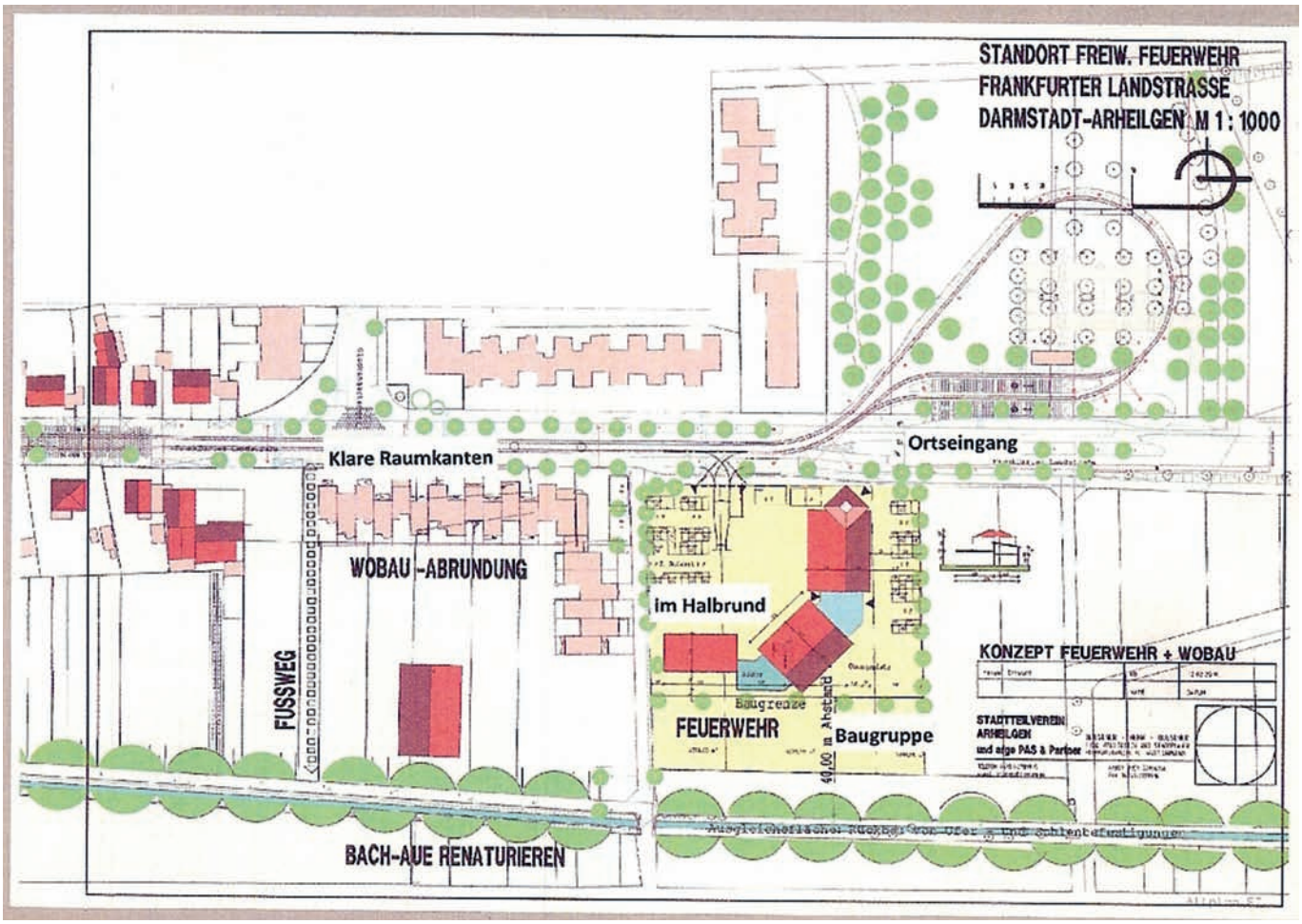


Bild 29: Entwurf Stadtteileingang Nord 2015 (IGAB)

Die Lage der neuen Feuerwache direkt an der Frankfurter Landstraße erforderte besondere Regelungen für Zu- und Abfahrt. Beim Verlassen des Grundstückes muss nicht nur auf Kraftfahrzeug-, Fußgänger- und Radverkehr; sondern auch auf Straßenbahnen in der Straßenmitte geachtet werden. Dies stellte besondere Anforderungen an die Lage der Ein- und Ausfahrt zum Feuerwachengrundstück wie auch deren besondere Absicherung mit entsprechenden Ampelanlagen dar. Außerdem war eine zweite Zu- und Abfahrtmöglichkeit vorzusehen, falls die Ausfahrt zur Straße blockiert ist.

Zum Parken wurden insgesamt 60 Stellplätze, den Baulichkeiten möglichst direkt zugeordnet, benötigt. Zudem bestand ein Bedarf an wettergeschützten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Mofas.

Der Entwurf wurde im Rahmen der AStV-Ausstellung 2015 bei den zuständigen Dezernenten Cornelia Zuschke und Raffael Reisser und Mitgliedern der FFA vorgestellt. Alle waren von der Lösung angetan und sprachen von einer »Willkommensarchitektur«, die sowohl städtebaulich als auch architektonisch ihre Vorzüge hat.

Zeitgleich beauftragte die Stadt die Firma K-Plan mit einer Plausibilitätsprüfung und Machbarkeitsstudie für die neue Feuerwache, das im Ergebnis mit den städtebaulichen und ökologischen Anforderungen an die künftige Entwicklung des Standortes nicht vereinbar war.

Es fehlte eine Auseinandersetzung mit der Baulücke zwischen Feuerwehr und Tankstelle und mit der kritischen Randlage am Landschaftsschutzgebiet im Bereich von Ruthsenbach und Silz. Die Kosten für die Maßnahme werden von der Fa. K-Plan mit 6,2 Mio. € für die Gesamtmaßnahme ermittelt.

Wettbewerb / Entscheidung / Realisierung

Für den geplanten Neubau der Feuerwache wurde auf Forderungen des AStV und der IGAB gemeinsam mit der Architektenkammer Hessen ein europaweiter Architektenwettbewerb vorbereitet.

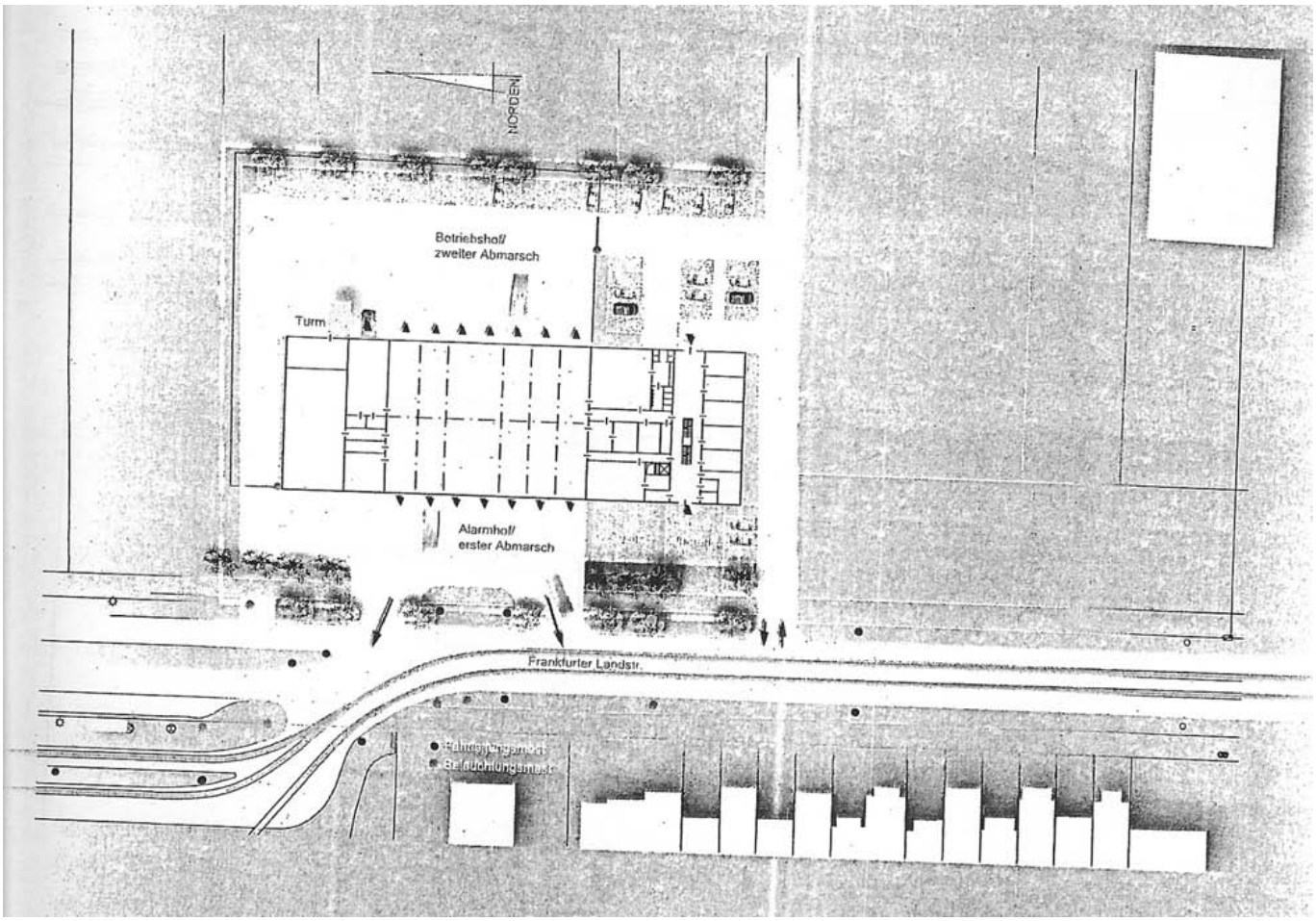


Bild 30: Neue Feuerwehr K-Plan (Quelle Wissenschaftsstadt Darmstadt)

Die Wettbewerbs-Ausschreibung sollte neben den Ansprüchen der Feuerwehr die städtebaulichen Anforderungen des Stadteingangs, der Nähe zum Landschaftsschutzgebiet und zum Ruthsenbach sowie eine notwendige Auseinandersetzung mit der baulichen Umgebung auf der Westseite der Frankfurter Landstraße enthalten. Aber sowohl landschaftsräumliche Entwicklung der Ruthsenbachaue wie auch die mögliche Abrundung des Siedlungsraumes fiel ebenso einer fehlenden städtebaulichen Konzeption und Kompetenz der Stadt zum Opfer. Eine von der IGAB angeregte Architektursimulation im Vorfeld des Wettbewerbes fand bei der Stadt keine Zustimmung. Von der IGAB wurde die zu enge Festlegung des Baufeldes durch die Stadt kritisiert.

Insgesamt hatten sich 76 Büros für den Wettbewerb beworben, 20 Bewerber wurden ausgewählt. Von 19 abgegebenen Arbeiten wurde die von Scholley Architekten (Stuttgart) zum Wettbewerbssieger gekürt und erhielt den Auftrag für die Baumaßnahme.

Das Bauwerk mit seiner 70 m langen Front parallel zur Frankfurter Landstraße bewertet die IGAB als Fremdkörper vor den Toren Arheilgens ohne Bezug zur umgebenden Baustruktur und zum Landschaftsraum. Laut Preisgericht »steht das Ensemble selbstbewusst und seine Funktionen repräsentierend am Stadteingang…. Der Gegensatz von steinerner, fast sakral anmutender Skulptur und freier Landschaft wird sehr gut dem Anspruch des Stadteinganges gerecht.« Mit diesen poetischen Formulierungen wurde der Arheilger Stadteingang und die FFA entmaterialisiert und zu einem Kunstgegenstand emporgehoben.

Die von der Baudezernentin Frau Zuschke im Vorfeld des Wettbewerbes dem AStV zugesicherte Mitwirkung bei der Erstellung der Wettbewerbsunterlagen erfolgte nicht, ebenso wie die Zusicherung der Nominierung eines AStV-Mitgliedes für den WB-Ausschuss als fachkundiger Bürger.

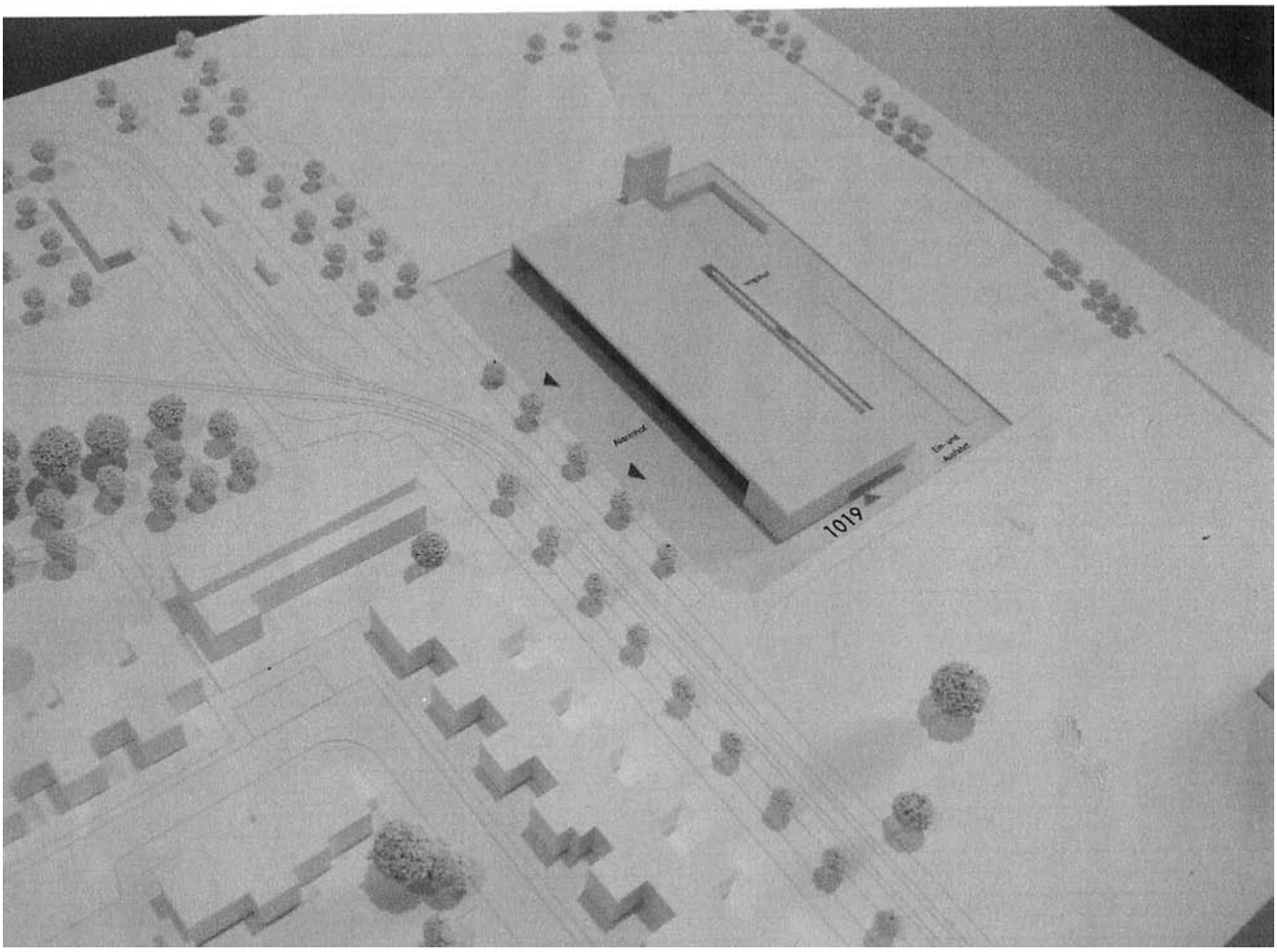


Bild 31: 1. Preis Neue Feuerwehr (Quelle Wissenschaftsstadt Darmstadt)

- Zeitfenster

Der Baubeginn und die öffentlich wirksame Grundsteinlegung erfolgten am 14. März 2017 kurz vor der Oberbürgermeisterwahl.

Die Baukosten werden sich nach aktueller Schätzung auf 8.5 Mio. Euro belaufen und damit die Schätzung von K-Plan von 6.2 Mio. Euro bereits um ca. 30% übertreffen. Das Land Hessen fördert die Maßnahme mit ca. 800.000 €. Als Fertigstellungstermin ist der Herbst 2018 avisiert.

Das Ziel, über eine geordnete und gesteuerte städtebauliche Entwicklung den nördlichen Stadteingang herzustellen, wurde durch eine politisch bestimmte, maßnahmenorientierte Einzelfallentscheidung konterkariert. Die Berücksichtigung von Stadtrandausbildung, Stadteingangsbetonung, Landschaftsraum und die Auseinandersetzung mit der ortstypischen Bausubstanz spielten bei der Wettbewerbsaufgabe eine untergeordnete Rolle.

6. Stadtteileingang Süd: Frankfurter Straße, Emanuel-Merck-Platz

Ausgangslage

Die Arheilger Bevölkerung hatte sich nach der Fertigstellung der großen städtebaulich / verkehrlichen Großprojekte B3-Umgehung und Umbau der Frankfurter Landstraße mit Ausbau der Straßenbahn bis zum Stadtteilende erwartungsfroh darauf eingestellt, dass zeitnahe die Frankfurter Straße von der Virchowstraße bis zum Martin-Luther-King-Ring entsprechend der Vorgabe des Umbaus der Frankfurter Landstraße als Allee mit ergänzenden Fahrradstreifen umgebaut wird. Die Vorschlägen für den Umbau kamen jedoch nicht von der Stadt, sondern vom Pharmaunternehmen Merck.

An der Errichtung einer Platzanlage bei der vorhandenen amorphen Raumstruktur und einer Veränderung der verkehrlichen Prioritäten zu Gunsten der Entwicklung einer Firmenzentrale am Darm-

städter Standort war der Bürgerschaft nicht bekannt, bevor sie zu einer Informationsveranstaltung über die Entwicklungsabsichten eingeladen wurde. Die Stadt sah sich nicht veranlasst, ihre Bürger in dem Entscheidungsprozess einzubinden, sondern übertrug diese Aufgabe an die Firma Merck, den Verursacher und Kostenträger dieser Planung. Anlässlich des 350jährigen Firmenjubiläums sollte die Frankfurter Straße und der Emanuel-Merck-Platz das neue Entrée für die Konzernzentrale werden. »Die Bürger sollen nicht mehr an Merck vorbei fahren sondern mitten durch«.

Es bleibt bei der Feststellung der IGAB, dass Planungen und Maßnahmen der öffentlichen Hand sich ausschließlich am Gemeinwohl zu orientieren hat. Aber nun wird die Frankfurter Straße zum funktionalen und gestalterischen Werkszugang für Merck umgebaut.

Verfahren

Im Geltungsbereiches des Bebauungsplan-Entwurfes A 17.2, der im September 2016 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, ist die gesamte Verkehrsfläche der Frankfurter Straße. Es ist Ziel der Stadtplanung, »die Frankfurter Straße durch die Umgestaltung zu entschleunigen« (die derzeit vier Fahrspuren für den KFZ-Verkehr zwischen Maulbeeralle und der südlicher Zufahrt zum Merck-Parkplatz sollen auf zwei Spuren zurückgebaut werden). Begründet wird diese Maßnahme mit einer stärkeren Verknüpfung der Ost- und Westteile des Werksgeländes, damit die öffentliche Wahrnehmung und die Attraktivität des Arbeitgebers Merck nachhaltig gestärkt wird. Die Stadt sieht das Firmengelände als das nördliche »Einfallstor Darmstadts« und nicht die Stadtteile Arheilgen oder Wixhausen.

Bild 32: Plakataktion der IGAB

- Entwurf Merck/Stadt

Der sogenannte Emanuel-Merck-Platz ist in seiner Ausformung mit 130 x 65 Meter und einer räumlichen Anlage mit fehlenden Platzwänden alles andere als eine kommunikative Mitte. Der sogenannte Platz stellt sich als eine städtebauliche Restfläche dar, der in dieser Form allen stadträumlichen Vorstellungen einer Mitte widerspricht. Die fehlenden seitlichen Platzwände und die unterschiedlichen Höhenentwicklungen vermitteln eher den Charakter eines Aufmarschplatzes als an eine neuzeitliche Interpretation eines Forums im klassisch römischen Sinne.

Für die Entwicklung eines repräsentativen Platzes als Kern der neuen Firmenzentrale besteht kein öffentlicher Bedarf, weder aus städtebaulicher noch kultureller Sicht. Der Platz enthält keine Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung und der Platz ist auch nicht für öffentliche Veranstaltungen vorgesehen (weiterführende Auseinandersetzung dieser Planung im Internet unter www.homersheimat.de).

Da die Platzfläche, wie ursprünglich geplant, als großflächiges Display dauerhaft nicht stabil hergestellt werden kann, wird sie so nicht realisiert werden. Merck hat in Gesprächen und Bildveröffentlichungen (DE 02.09.2015 und DE 26.11.2015) deutlich gemacht, dass das Projekt nicht realisiert wird, so dass. die geplante Einbeziehung von Verkehrsflächen zugunsten von Display-Streifen entfallen wird. Somit ist es auch nicht mehr notwendig, den Abschnitt der Frankfurter Straße im Bereich des Emanuel-Merck-Platzes in die großräumige Platzgestaltung zu integrieren. Entfallen wäre damit auch das Anliegen, den Straßenabschnitt auf zwei Spuren zurückzubauen.

Am 16.11.2 015 führte die IGAB ein Pressegespräch zum Thema Merck-Platz und Frank-

furter Straße durch, um durch diese Aktion die Stadt nochmals zum Nachdenken zu veranlassen. Am 15.12.2015 fasste die Stadtverordnetenversammlung den Grundsatzbeschluss die Planung, wie von Merck vorgesehen, zu übernehmen und während der Bauarbeiten auch eine Kanalerneuerung vorzunehmen.

Die städtebauliche Analyse zur verkehrlichen Erschließung stellte die Frankfurter Straße als leistungsfähige innerstädtische Hauptverkehrsstraße dar, die die äußere Erschließung des Plangebietes gewährleistet. Nun soll diese als untergeordnete Anliegerstraße rückgebaut werden, da auch eine von Merck in Auftrag gegebene Verkehrszählung zum Ergebnis kam, dass vier Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr nicht benötigt werden. Für diesen geplanten Umbau besteht aber aus verkehrlicher Sicht kein öffentlicher Bedarf. Die Verkehrsanlagen und Flächen sind im Bereich vor Merck ausreichend und in einem guten Zustand. Die Straßenverkehrsfläche ist ausreichend, die notwendigen Flächen für Fußgänger und Radfahrer ebenso. Die beiden Straßenbahnhaltestellen liegen optimal zu den Zugängen zu dem Werksgelände und eine sichere Querung der Straße zu den Haltestellen ist durch die bestehenden Ampelanlagen gewährleistet. Mängel bei der Straßenoberfläche können aufgrund des Kanalneubaus beseitigt werden.

Darmstadt zählt zu den Boom-Citys Deutschlands. Die Einwohnerzahl ist allein zwischen 2010 und 2015 um 11.000 gestiegen und soll nach Prognosen im nächsten Jahrzehnt auf über 160.000 Einwohner steigen. 10.000 neue Wohnungen werden benötigt. Dies wird nur möglich sein, durch Wohnungsverdichtung und Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete vor allem im Norden von Darmstadt. So wird auch die Frankfurter Straße, die für den Autoverkehr die einzige direkte Verbindung aus den nördlichen Stadtteilen und den nördlichen Nachbargemeinden in die Innenstadt ist, in Zukunft viel mehr Verkehr aufnehmen müssen. Von einer Reduzierung der Fahrspuren von 4 auf 2 Spuren wurde deshalb seitens der IGAB entschieden abgeraten. Um dies Meinung zu verdeutlichen, wurden der Baudezernentin Zuschke mehr als 3800 Unterschriften von Bürgern aus den nördlichen Stadtteilen gegen den geplanten Straßenausbau von der IGAB übergeben, Die Bürger fürchteten das Abhängen Arheilgens und haben dies in einer Demonstration vor den Toren der Firma Merck deutlich zum Ausdruck gebracht. Diese Bedenken konnten auch nicht von der Stadt ausgeräumt werden. Der Verkehrsplaner der Stadt äußerte sich im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren (Verlegung der Straßenbahnhaltestelle) dahingehend, dass die Verdrängung des Individualverkehrs aus der Innenstadt ein politisches Ziel sei und somit auch die Querschnittsreduktion der Frankfurter Straße logisch und aus seiner Sicht notwendig ist.

Ebenso wurde im Rahmen dieses Verfahrens offiziell mitgeteilt, dass die Firma Merck der Kostenträger für die Maßnahme ist und somit aus Sicht der Firma Merck auch der Entscheider.

Da 2018 Merck 350-jähriges Firmenjubiläum begehen will, ist der Termin für die Fertigstellung fixiert.

Bild 33: Demonstration vor Merck
19.11.2016

Teilnehmer der Gründungsversammlung der IGAB am 04.06.1987

Barbara Baecker, Dagmar Baecker, Ferdinand Beyerle, Martin Briese, Herbert Döring, Hans-Walter Drude, Elvira Eschmann, Roland Fendler, H. Friemelt, Gabriele Hofmann, C. Inquiendo, Horst Jährling, J. Jeschke, S. Jeschke, Wilhelm Kins, Peter Kunkel, Irmgard Made, Anne Morgner, Rolf Morgner, Hartwig Richter, Burkhard Riesebeck, Gerhard Schäfer, Käthe Seiffer, Ursula Tempel, Gerda Völger, Willi Völger, Karl-Heinz Wandrey, Kurt Wegener, Rudolf Wellnitz, Doris Wirth

IGAB Mitgliederversammlungen und gewählte Vorstandmitglieder

Datum	1. Vorsitz	2. Vorsitz	Kasse	Beisitzer
04.06.1987	KH. Wandrey	R. Fendler	D. Wirth	G. Hofmann, P. Kunkel, R. Morgner, G. Schäfer, U. Tempel, G. Völger, R. Wellnitz
28.06.1988	KH. Wandrey	R. Fendler	D. Wirth	W. Hoff, G. Hofmann, R. Morgner, H. Richter, U. Tempel
13.06.1989	KH. Wandrey	R. Fendler	D. Wirth	W. Hoff, G. Hofmann, R. Morgner, H. Richter, U. Tempel
05.07.1990	KH. Wandrey	R. Fendler	H. Richter	D. Engel, W. Hoff, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
07.05.1991	KH. Wandrey	G. Lewin	H. Richter	D. Engel, W. Hoff, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
19.03.1992	KH. Wandrey	G. Lewin	H. Richter	D. Engel, R. Fendler, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
28.09.1993	KH. Wandrey	G. Lewin	H. Richter	D. Engel, R. Fendler, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
07.06.1994	KH. Wandrey	G. Lewin	H. Richter	R. Fendler, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
25.04.1995	KH. Wandrey	G. Lewin	H. Richter	R. Fendler, G. Fischer, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
16.04.1996	KH. Wandrey	G. Lewin	H. Richter	R. Fendler, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
18.03.1997	KH. Wandrey	G. Lewin	H. Richter	R. Fendler, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer, W. Schaumann
17.03.1998	H. Richter	G. Lewin	R. Morgner	R. Fendler, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, G. Schäfer, W. Schaumann
18.03.1999	H. Richter	G. Lewin	R. Morgner	R. Fendler, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, G. Schäfer, W. Schaumann
21.03.2000	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	R. Fendler, G. Hofmann, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer, W. Schaumann

Datum	1. Vorsitz	2. Vorsitz	Kasse	Beisitzer
20.03.2001	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	R. Fendler, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
21.03.2002	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	W. Kins, R. Morgner, G. Schäfer
18.03.2003	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
16.03.2004	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	P. Bangert, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
08.03.2005	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	P. Bangert, W. Kins, R. Lemke, R. Morgner, G. Schäfer
28.03.2006	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	M. Geiling, W. Kins, R. Lemke, G. Schäfer
24.04.2007	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	M. Geiling, W. Kins, R. Lemke, G. Schäfer
18.03.2008	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	M. Geiling, W. Kins, R. Lemke, G. Schäfer
28.04.2009	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	M. Geiling, W. Kins, R. Lemke, G. Schäfer
30.04.2010	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	M. Geiling, W. Kins, R. Lemke, G. Schäfer
29.03.2011	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	M. Geiling, W. Kins, T. Lackner, R. Lemke, Th. Reinle, G. Schäfer
27.03.2012	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	K. Bliesener, W. Kins, T. Lackner, R. Lemke, Th. Reinle, G. Schäfer
16.04.2013	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	K. Bliesener, W. Kins, T. Lackner, R. Lemke, Th. Reinle, G. Schäfer
18.03.2014	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	K. Bliesener, W. Kins, T. Lackner, R. Lemke, Th. Reinle, G. Schäfer
24.03.2015	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	K. Bliesener, W. Kins, T. Lackner, Th. Reinle, G. Schäfer
22.03.2016	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	K. Bliesener, U. Dupper, W. Kins, T. Lackner, Th. Reinle, G. Schäfer
21.03.2017	H. Richter	G. Lewin	W. Hertling	K. Bliesener, U. Dupper, W. Kins, T. Lackner, Th. Reinle, G. Schäfer

Impressum:
Autoren: Karsten Bliesener, Wilhelm Kins Gabriele Lewin, Dr. Hartwig Richter, Gerhard Schäfer

Titelbid: Luftaufnahme Wissenschaftsstadt Darmstadt Vermessungsamt

Copyright:
Darmstadt 2017
IGAB e. V.
Geschäftsstelle Meidnerweg 12, 64291 Darmstadt
www.igabweb.de
V. i. S. d. P..: Dr. Hartwig Richter

IGAB e. V.
Geschäftsstelle Meidnerweg 12,
64291 Darmstadt
www.igabweb.de