

# Klage gegen die Nordost“umgehung“

## Zusammenfassung der Klagebegründung (aus 54 Seiten Originaldokument)

Das Fachanwaltsbüro Wurster Wirsing Kupfer klagt im Auftrag von 9 Klägern gegen den Bau der Nordostumgehung Darmstadt. Ziel der Klage vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof ist es, den Bebauungsplan für nichtig erklären zu lassen. Kürzlich wurde die Klagebegründung einschließlich eines Tunnelsicherheitsberichts des Sachverständigenbüros Dieter Seibert eingereicht. Sie zeigt zahlreiche fachliche wie rechtliche Fehler der Planung auf, die die Klage insgesamt sehr aussichtsreich erscheinen lassen:

### 1. Unzulässige Vorratsplanung

Ein Bebauungsplan ist rechtlich nur gültig, wenn er Aussicht hat, umgesetzt zu werden. Ansonsten handelt es sich um eine nach dem Baugesetzbuch unzulässige Vorratsplanung.

Die Stadtverordnetenversammlung hat in einem Begleitbeschluss zum Bebauungsplan festgestellt, dass der Bebauungsplan zunächst allein der Schaffung von Planungs- und Baurecht diene und dass die Realisierung unter Finanzierungsvorbehalt stehe. Unmittelbar nach der Inkraftsetzung des Bebauungsplans Mitte Mai wurde die Streichung der Finanzmittel bekannt gegeben.

Neben der fehlenden Finanzierung gibt es einen weiteren Grund dafür, dass die Planung nicht in absehbarer Zeit umgesetzt werden kann. Zwingend erforderliche und zeitaufwändige Anschlussplanungen fehlen nämlich, der Bebauungsplan ist ein Planungstorso.

### 2. Planungstorso

Der Zuschnitt des Bebauungsgebietes ist zu knapp. Wo die Planung endet, fangen die Probleme erst an. Es fehlt eine Gesamtplanung, die auch die angrenzenden Gebiete und die Verkehrsabflüsse berücksichtigt. Für den Ausbau des Carl-Schenck-Rings und die Brückenüberführung über die Frankfurter Straße soll ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Über dessen Einleitung ist bis heute jedoch nichts bekannt.

Gleiches gilt für den Ausbau des Martin-Luther-King-Rings. Entgegen der Darstellung in der Planbegründung ist diese Maßnahme nicht auf Grund eines Bebauungsplans aus dem Jahr 1986 durchführbar. Denn dieser setzt bisher keine Flächen für den vierspurigen Ausbau des Martin-Luther-King-Rings fest. Baurecht müsste erst durch eine Bebauungsplanänderung geschaffen werden. Hierbei wären naturschutzrechtliche „Hürden“ zu bewältigen, weil sich die ehemalige Schrebergartenanlage am Nordbahnhof zu einem „wahren Naturparadies“ entwickelt hat, in dem zahlreiche seltene und geschützte Tierarten vorkommen.

### 3. Unerreichbarkeit der Planungsziele

Bebauungspläne, die die selbst gesteckten Ziele nicht erreichen können, sind nicht rechtmäßig.

Die Planung ist auf Verkehrs- und Immissionsprognosen für das Jahr 2015 ausgerichtet, ein Zeitpunkt, der bei Planrealisierung offenkundig bereits in der Vergangenheit liegen würde. Das Planungskonzept ist aber auch in sich unstimmtig. So wird auf den zur Verkehrsdämpfung notwendigen Umbau und Rückbau von Verkehrsachsen hingewiesen. Dies ist aber gar nicht möglich, weil die Straßen zur Umleitung noch in vollem Umfang gebraucht werden, wenn der Tunnel wegen seines engen Querschnitts bei Wartungsarbeiten regelmäßig gesperrt werden muss.

Auch zeigt die Auswertung der Verkehrsprognose, dass das angegebene Planungsziel der Verkehrsentslastung der Stadt nicht erreicht wird. Lasten werden anders verteilt. Verbessert werden weiträumige Verkehrsbeziehungen, was wiederum zusätzlichen Verkehr anzieht.

#### **4. Mangelhafte Alternativenprüfung**

Das Abwägungsgebot des Baugesetzbuchs verpflichtet, verschiedene Alternativen zu prüfen. Eine Trasse darf nicht gewählt werden, wenn eine eindeutig bessere und schonendere Alternativen besteht. Verschiedene Trassen waren jedoch nur Gegenstand einer mittlerweile knapp 20 Jahre alten Umweltverträglichkeitsstudie. Eine echte Abwägung von Trassenvarianten hat im aktuellen Verfahren nicht stattgefunden.

#### **5. Unvereinbarkeit mit dem Flächennutzungsplan**

Im Bebauungsplangebiet wird in der Nähe des nördlichen Tunnelausgangs eine gewerbliche Baufläche ausgewiesen, die im Flächennutzungsplan als Grünfläche gekennzeichnet ist. Die im Flächennutzungsplan als Wendehammer vorgesehene Marburger Straße wird zur örtlichen Hauptverkehrsstraße. Änderungen des Flächennutzungsplans wären nötig, die nicht eingeleitet wurden. Dies widerspricht dem Baugesetz.

#### **6. Festsetzungen ohne Rechtsgrundlage**

Der Bebauungsplan bestimmt keine (unterirdische) Verkehrsfläche, sondern legt einen Tunnelkorridor fest. Die Festlegung von „Korridoren“ ist im Baugesetzbuch jedoch nicht vorgesehen. Auch andere Planfestlegungen sind nicht durch das Baugesetzbuch gedeckt. Insbesondere ist die notwendige Entwidmung von Bahnflächen planerisch nicht sichergestellt. Die hierzu getroffenen Festsetzungen sind unbestimmt und ungeeignet. Aufgrund der Mängel ist der Bebauungsplan insgesamt unwirksam.

#### **7. Unzureichende Berücksichtigung der Emissionen**

Der Bebauungsplan gewährleistet keinen Schutz der Wohngebiete am Nordbahnhof vor den erheblichen Lärmemissionen am nördlichen Tunnelausgang. Auch im Übrigen ist der Lärmschutz unzureichend. Ein lärmindernder Fahrbahnbelag wurde zwar im Gutachten zu Grunde gelegt, aber im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Die Möglichkeiten aktiven Schallschutzes wurden nicht ausgeschöpft. Auch bei der Luftreinhaltung gibt es Planungsfehler. Die Planung beruht auf veralteten Verkehrsprognosen. Sie nimmt auf ungeeignete Wettermodelle u.a. des Frankfurter Flughafens Bezug und begnügt sich mit statistischen Daten. Dadurch kann nicht gesichert ausgeschlossen werden, dass Hochhäuser im Bereich des Ablufttunnels in Abgasfahnen geraten. Verkehrsunfälle, z.B. mit Giftstoffen, und Brände werden nicht berücksichtigt.

#### **8. Naturschutz**

Verletzungen des Bundesnaturschutzgesetzes und des Konfliktbewältigungsgrundsatzes sind darin zu sehen, dass die im Trassenbereich liegenden Lebensräume von Pflanzen und Tierarten bisher unzureichend ermittelt wurden. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden nicht hinreichend rechtlich gesichert.

#### **9. Unzureichende Tunnelsicherheit**

Geplant ist ein einröhriger Tunnel mit einem Fahrstreifen in jede Richtung. Bei der prognostizierten Verkehrsbelastung wäre nach den Richtlinien der europäischen Union ein doppelröhriger Tunnel erforderlich. Sollte das Gericht diese für Fernstraßen gültigen Richtlinien hier nicht für anwendbar halten, weisen die Klagebegründung und der Tunnelsicherheitsbericht auch auf den folgenden Umstand hin: Nach den deutschen Richtlinien RABT und ARS müsste wenigstens jeweils eine Haltespur von 2 Metern Breite vorgesehen sein. Die aber fehlt.

**Als Konsequenz dieser Mängel ist der Bebauungsplan für nichtig zu erklären.**

#### ***Erfolgreich klagen kostet ...***

*Die Kläger benötigen Ihre Unterstützung. Bitte spenden Sie: Klageunterstützungsverein, Kto. 5010195 bei der Sparkasse Darmstadt, BLZ 50850150.*

Weitere Informationen unter [www.nordostumgehung.de](http://www.nordostumgehung.de).