



Der Magistrat

Dezernat für Umwelt
und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

Regierungspräsidium Darmstadt
III 33.1 Straßen- und Schienenverkehr
Frau Langemeier
Wilhelminenstraße 1-3
64283 Darmstadt

. August 2017

Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. §§ 73 ff. Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) für das Vorhaben „Neubau Schienenfahrzeugwerkstatt und Außenreinigungsanlage Wiesbaden“ mit Gleisanschluss auf dem Gelände des Industrieparks Kalle-Albert in Wiesbaden;

III 33.1- 66 d 02/01 - H-9-3 vom 22.06.2017
Werkstattneubau Infraserw Wiesbaden

Sehr geehrte Frau Langemeier,

zum geplanten Vorhaben gibt es seitens der Stadt Wiesbaden aus den nachstehenden Gründen Anregungen und Bedenken:

1. Beeinträchtigungen des Busverkehrs auf der Kasteler Straße

Die ESWE betreibt entlang der Kasteler Straße in Wiesbaden die Buslinien 6, 33 und 39. Die Linien 6 und 33 verbinden die Städte Mainz und Wiesbaden. Insbesondere die Linie 6 verkehrt im 10-Minuten-Takt mit zusätzlichen Zwischenfahrten und hat mit die höchste Fahrgastnachfrage im Busnetz beider Städte. Die Buslinien 33 und 39 verkehren in der Regel im 20 bis 30-Minuten-Takt. Zu Spitzenzeiten wird die Kasteler Straße daher stündlich von 22 Bussen, davon 11 Bussen je Fahrtrichtung, genutzt. Die Aufrechterhaltung des reibungslosen Busverkehrs zwischen den Städten Mainz und Wiesbaden stellt ein wesentliches Qualitätsmerkmal des bestehenden ÖPNV-Angebots dar.

1.1 Der Busverkehr entlang der Kasteler Straße würde durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt. Bei jeder Querung der Kasteler Straße durch Züge der HLB muss die Kasteler Straße vorübergehend gesperrt werden. Der hierdurch eintretende Zeitverlust durch die Sperrungen selbst und eventuelle Rückstaus lässt dauerhafte Verspätungen des Busverkehrs befürchten, die die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs einschränken.

1.2 Die befürchteten Beeinträchtigungen des Busverkehrs werden durch die vorgelegte Stellungnahme zum Einfluss von Bahnquerungen auf den

Verkehrsablauf auf der Kasteler Straße“ von 26.05.2017 (im Folgenden: „Verkehrsgutachten“) nicht ausgeräumt.

Zum einen hat der Vorhabenträger die Auswirkungen des Vorhabens auf den öffentlichen Personennahverkehr im Verkehrsgutachten erst gar nicht berücksichtigt.

Zum anderen kann auf Grundlage des Verkehrsgutachtens nicht davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben keine Qualitätsverluste im motorisierten Verkehr verursacht. Denn das Verkehrsgutachten ist unvollständig, nicht nachvollziehbar und teilweise fehlerhaft.

- Es bestehen bereits Zweifel, ob die Angaben zur tatsächlichen Situation zutreffend sind. Das Verkehrsgutachten geht von einer Nutzung des Bahnübergangs im heutigen Zustand durch den Werksverkehr der InfraServ aus, wodurch täglich drei An- und Anlieferungen (also sechs Querungen) stattfinden. Der Verkehr an der Kasteler Straße werde deshalb für den Durchgangsverkehr bis zu sechs Mal am Tag für ein bis zwei Minuten gesperrt. Um diese Angaben zu überprüfen, hat die ESWE am 17. und 18.08.2017 den Bahnübergang an der Kasteler Straße beobachtet. Die beigefügten Aufzeichnungen zeigen, dass die Sperrzeiten des Bahnübergangs unabhängig von den Zuglängen stark variieren.
 - Das Verkehrsgutachten bleibt im Unklaren über die erwartete Anzahl von täglichen Querungen der Kasteler Straße im Planfall. Während in der Einleitung von zehn Querungen pro Tag die Rede ist, lässt sich bei den genaueren Ausführungen zum Planfall nicht erkennen, ob der Verkehrsgutachter insgesamt von 16 Querungen pro Tag oder 8 Querungen pro Tag ausgeht. Beide Varianten entsprechen jedenfalls nicht den in der Einleitung genannten zehn Querungen pro Tag.
 - Die Berechnungen im Verkehrsgutachten zur Dauer der Sperrzeit der Kasteler Straße pro Querung sind nicht nachvollziehbar. Das Verkehrsgutachten geht von einer Sperrzeit von 72 Sekunden aus. Für diese Berechnung hat das Verkehrsgutachten eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h unterstellt. Unter Berücksichtigung der wesentlichen Berechnungsparameter (Strecke des Bahnübergangs, Höchstgeschwindigkeit bei Querung des Bahnübergangs sowie Länge des querenden Zuges) zeigt sich, dass die angenommene Sperrdauer von 72 Sekunden zu kurz bemessen ist. Pro Querung ist von einer Sperrdauer der Kasteler Straße von zwei bis drei Minuten auszugehen. Entsprechende Berechnungen hierzu können von ESWE und CityBahn bei Bedarf vorgelegt werden.
 - Die vorigen Punkte verdeutlichen, dass das Verkehrsgutachten ungenaue Angaben zur Anzahl der erforderlichen Querungen enthält und die hierfür erforderliche Sperrdauer unzutreffend berechnet. Insgesamt ist daher von einer deutlich größeren Belastung der Kasteler Straße auszugehen, als im Verkehrsgutachten dargelegt wurde.
- 1.3 Die häufigen Sperrungen der Kasteler Straße werden sich auf den Busverkehr auswirken. Allein die Wartezeiten bei einer Sperrung werden zu Verspätungen von zumindest 2 Minuten führen. Anhand des Verkehrsgutachtens lässt sich überdies nicht ausschließen, dass sich aufgrund der häufigen Sperrungen

Rückstaus bilden, die zu weiteren Verspätungen führen. Durch die Verspätungen wird überdies die Anschluss- und Übergangssicherheit gefährdet, welche gemäß § 4 Abs. 2 ÖPNVG HE neben der Pünktlichkeit zu den wichtigsten Leistungsmerkmalen des öffentlichen Personennahverkehrs zählt. Die Beeinträchtigung der bestehenden, für die Qualität des Nahverkehrs in Wiesbaden und Mainz maßgeblichen Busverbindungen ist vor dem Hintergrund des in § 3 ÖPNVG HE formulierten Ziels der Stärkung des Nahverkehrs nicht hinnehmbar.

2. Beeinträchtigung des Projekts CityBahn

Bei Umsetzung des Werkstattneubaus wird das Projekt CityBahn voraussichtlich nicht oder nur unter erheblichen Schwierigkeiten umsetzbar sein. Dies ist vor dem Hintergrund der zwingend erforderlichen Leistungssteigerungen im Wiesbadener öffentlichen Personennahverkehr nicht hinnehmbar.

2.1 In den vergangenen Jahren ist die Auslastung des Busnetzes in Wiesbaden stetig angestiegen, die Leistungsfähigkeitsgrenze des Busnetzes ist trotz kontinuierlicher kapazitätserhöhender Maßnahmen auf einzelnen Streckenabschnitten bereits deutlich überschritten. Deswegen ist es erforderlich, in Wiesbaden ein Schienensystem zu realisieren. Dieses Erfordernis ist sowohl im regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) als auch im gemeinsamen Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises aus Juni 2015 verankert.

In Umsetzung der Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan führte die ESWE im Jahr 2016 eine Machbarkeitsuntersuchung mit dem Ziel durch, den Streckenverlauf der CityBahn zu konzipieren, eventuelle Risiken zu identifizieren sowie das erforderliche Investitionsvolumen und den voraussichtlichen volkswirtschaftlichen Nutzen abzuschätzen. Sowohl die Fördergeber des Bundes als auch des Landes haben sich bislang durchweg positiv zum Projekt CityBahn positioniert.

Nach Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung wurden im Rahmen der Vorplanung die verschiedenen Trassenvarianten für die CityBahn genauer untersucht und bewertet. Dabei hat sich gezeigt, dass der Bereich der Kasteler Straße unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten derzeit die erste Wahl darstellt:

Ursprünglich wurde für die neu zu erstellende Stadtbahntrasse der CityBahn von Wiesbaden nach Mainz eine Trassenführungen diskutiert, die eine Führung der CityBahn im Bereich des Bahnhofs Wiesbaden Ost auf bestehenden Gleisen der Deutschen Bahn AG vorsah. Im Rahmen der weiteren Planung wurde diese Trassenführung aufgrund des mangelnden verkehrlichen Nutzens einer Stadtbahn im Gleisfeld der Deutschen Bahn AG in Frage gestellt. Im Rahmen einer Variantenuntersuchung, mit dem Ziel die technisch, wirtschaftlich und betrieblich optimale Trasse der CityBahn zwischen Wiesbaden und Mainz zu finden, wurden die Trassenvarianten umfangreich geprüft. Im Ergebnis dieser Untersuchungen stellt die Trassenführung über die Kasteler Straße und in der weiteren Verlängerung nach Süden der Wiesbadener Straße folgend die entschiedene Vorzugsvariante dar. Derzeit werden die Planungsleistungen zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorbereitet.

Die Vorzugstrasse in der Kasteler Straße bietet nicht nur die beste Erschließungsfunktion, sondern auch ausreichend breite Straßenquerschnitte und lange gerade Streckenabschnitte, in denen überwiegend ein besonderer Bahnkörper hergestellt werden kann. Letztendlich stellt eine gute Erschließungsfunktion verbunden mit einem sicheren Stadtbahnbetrieb eine Grundvoraussetzung für die weitere erfolgreiche Projektumsetzung der CityBahn dar.

Einzig Alternative zu dieser Trasse wäre die Führung der CityBahn entlang des Wiesbadener Ostbahnhofs zwischen den DB-Gleisen und der A 671 in eingleisiger Lage, wobei hier bisher ungelöste Zielkonflikte zu vorhandenen bzw. planfestgestellten Straßen- und Eisenbahninfrastruktur bestünden. Um die Verwirklichung des Projekts CityBahn nicht zu gefährden, ist es daher zwingend erforderlich, die Vorzugstrasse Kasteler Straße für die CityBahn offen zu halten. Diese Variante wäre bei Umsetzung des beantragten Vorhabens von InfraServ nachhaltig gefährdet:

- 2.2 Die erforderliche Kreuzung zwischen der CityBahn und dem ausgebauten Bahnübergang wirft erhebliche technische Probleme auf. Dies liegt daran, dass das Vorhaben der InfraServ unter die Eisenbetriebsordnung für Anschlussbahnen, das Projekt CityBahn hingegen unter die Betriebsordnung für Straßenbahnen fällt. Gemäß § 15 Abs. 3, 4 BOStrab dürfen Straßenbahnenstrecken Eisenbahnstrecken des öffentlichen Verkehrs nicht höhengleich kreuzen. Eine höhengleiche Kreuzung von Eisenbahnstrecken des nichtöffentlichen Verkehrs ist möglich, wenn die Aufsichtsbehörden dies zulassen. In der Regel sind für solche Kreuzungen erhebliche Sicherungsmechanismen erforderlich. Darüber hinaus muss eine Kreuzung aus technischen Gründen möglichst rechtwinklig erfolgen und führt in jedem Fall zu einer Geschwindigkeitsreduzierung. Ein weiteres wesentliches Problem bei Umsetzung des Vorhabens stellt die geplante Elektrifizierung des Bahnübergangs dar. Denn beide Strecken müssten elektrisch voneinander getrennt werden, was in der Praxis kaum umsetzbar ist. Unter Berücksichtigung der technischen Probleme lässt sich nicht ausschließen, dass das Projekt CityBahn bei Umsetzung des Vorhabens nicht oder nur mit erheblichen Verzögerungen und Kostensteigerungen realisierbar wäre.
- 2.3 Selbst wenn die technischen Hemmnisse bewältigt werden und die Trasse der CityBahn über die Kasteler Straße verlaufen könnte, wird das beantragte Vorhaben die künftige CityBahn beeinträchtigen. Allein die Erforderlichkeit der häufigen Straßensperrungen führt dazu, dass die CityBahn nur mit deutlich verringerter Geschwindigkeit entlang der Kasteler Straße verkehren kann. Nur so ließe sich gewährleisten, dass die Straßenbahn bei Sperrung der Kasteler Straße rechtzeitig abbremsen könnte. Durch die erforderliche Geschwindigkeitsreduzierung erhöht sich die Fahrtzeit zwischen Wiesbaden und Mainz, was die Attraktivität des Projekts CityBahn beeinträchtigt. Darüber hinaus würde es auf den Verbindungen der CityBahn - ebenso wie bei den Busverbindungen - voraussichtlich zu nicht unwesentlichen Verspätungen kommen. Insoweit nehmen wir Bezug auf unsere Ausführungen unter Ziffer 1.
- 2.4 Vor dem Hintergrund der Bedeutung des Projektes CityBahn für den öffentlichen Personennahverkehr in Wiesbaden kann die Gefährdung des Projektes durch ein privates Vorhaben nicht hingenommen werden. Im Gegensatz zur Errichtung des Werkstattneubaus von InfraServ streiten für das Projekt CityBahn öffentliche Belange: Das Hessische ÖPNV-Gesetz bezeichnet eine ausreichende

Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten gehört zu den wichtigsten Leistungsmerkmalen des Nahverkehrs. Hierfür sind im Nahverkehrsplan erforderliche Maßnahmen zur Verkehrsentwicklung zu erarbeiten und in den Kommunen umzusetzen. Genau diesen Zwecken dient das Projekt CityBahn, das zu einer wesentlichen Verbesserung des Nahverkehrsangebotes in Wiesbaden führen soll.

3. Fehlende bzw. unzureichende Alternativenprüfung

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Personennahverkehrs bei Verwirklichung des Vorhabens sind umso gravierender, als die Antragsunterlagen keine Alternativenprüfung beinhalten. Bei der Durchführung von Planfeststellungsverfahren müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen (vgl. Hermes/ Sellner, AEG, 2. Auflage 2014, § 18. 158). Diesen Anforderungen werden die Antragsunterlagen nicht gerecht.

3.1 An einigen Stellen in den Antragsunterlagen lässt sich erkennen, dass verschiedene Vorhabenvarianten für den Werkstattneubau denkbar wären.

- Neben dem nunmehr gewählten Standort hatte die HLB offenbar auch einen Standort in Frankfurt-Griesheim für den Werkstattneubau in Betracht gezogen (vgl. Antragsunterlage 3.1 und 3.2). Aus welchen Gründen dem Standort in Wiesbaden trotz der Problematik der erforderlichen Sperrungen der Kasteler Straße bei Verwirklichung des Vorhabens der Vorrang gegeben wurde, lässt sich den Antragsunterlagen nicht entnehmen.
- Darüber hinaus erläutert die Vorhabenbeschreibung des Antragstellers, dass verschiedene Varianten zur Anordnung der Werkstatt auf dem InfraServ-Gelände betrachtet worden seien. Eine Variante hätte eine Befahrung des Bahnübergangs für Rangier- bzw. Umsetzungsvorgänge nicht notwendig gemacht. Diese Variante sei wegen einer erforderlichen Überbauung des Salzbaches sowie eines massiven Eingriffs in das Schutzgebiet nordwestlich des Salzbaches verworfen worden. Nähere Angaben hierzu finden sich in der Vorhabenbeschreibung ebenfalls nicht.
- Im Ergebnis lässt sich für beide Alternativen nicht nachvollziehen, ob die Zurückstellung der Planungsalternative und die Entscheidung für den hier gewählten Standort in Wiesbaden abwägungsfehlerfrei sind. Jedenfalls den Anforderungen an die Dokumentation der Alternativenprüfung wird diese Vorgehensweise nicht gerecht.

3.2 Schließlich hat der Antragsteller versäumt, den möglichen Alternativstandort für den Werkstattneubau an der östlichen Seite der Wiesbadener Landstraße bei der Planung zu berücksichtigen. Die beigefügten Fotos verdeutlichen, dass an dieser Stelle unmittelbar angrenzend an die Bahngleise eine Brachfläche liegt, die offensichtlich für das geplante Vorhaben geeignet wäre. Bei Nutzung dieser Fläche wären eine Querung der Kasteler Straße und damit eine Behinderung des Verkehrs nicht erforderlich.

Darüber hinaus nimmt die Stadt Wiesbaden wie folgt Stellung zu dem geplanten Vorhaben:

Immissionsschutzfachliche Belange

Die Lärmprognose zum Betrieb der Werkstatt und der Waschanlage kommt zu dem Ergebnis, dass die in der unmittelbaren Nachbarschaft, Kasteler Straße 12 - 38 die Immissionsrichtwerte der hier zur Anwendung kommenden Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA-Lärm an allen relevanten Immissionspunkten unterschritten werden.

Am kritischsten Immissionspunkt, dem Anwesen Kasteler Straße 38 ergibt sich für die Nacht ein Beurteilungspegel für die lauteste Nachstunde, der den Immissionsrichtwert um weniger als 6 dB(A) unterschreitet. Die erforderliche ergänzende Untersuchung gemäß 3.2.1 TA-Lärm (Ermittlung der Gesamtbelastung aus Vor- und Zusatzbelastung) liegt nun vor.

Laut Bericht SB 09b/2017 der InfraServ GmbH & Co. KG Wiesbaden ergibt sich eine Gesamtbelastung von 50 dB(A) nachts.

Hinsichtlich der Geräuschspitzen während des Nachtbetriebes, die durch die Schienenfahrzeuge verursacht werden, empfiehlt der Sachverständige den Einsatz sogenannter Reibmodifikationen (Schmierung an den Gleisbremsen). Der kontinuierliche Betrieb der Schienenfahrzeugwerkstatt lässt keine Geräuschspitzen erwarten.

Gegen das Vorhaben bestehen somit aus immissionsschutzfachlicher Sicht keine Bedenken.

Umwelttechnische Belange

Der Bereich der geplanten Werkstatthalle ist Teilfläche des Altstandorts ehem. Fa. Hoechst-Kalle, der unter der Nr. 414.000.070-002.184 im Altlasteninformationssystem (ALTIS) des Landes Hessen eingetragen ist. Laut Aktenlage besteht aufgrund eines Grundwasserschadensfalls für Teilbereiche des Altstandorts Sanierungsbedarf. Zuständige Bodenschutzbehörde ist das Regierungspräsidium Darmstadt, Abt. Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden (Dez. 41.1). Seitens des Vorhabenträgers ist daher vorab mit der Bodenschutzbehörde zu klären, ob an das Vorhaben in Bezug auf Sanierungsmaßnahmen besondere bodenschutzrechtliche Anforderungen zu stellen sind.

Landschaftsplanerische Belange

Die Punkte aus der Stellungnahme zur Vollständigkeitsprüfung vom 07.06.2017 wurden nicht berücksichtigt. Es wird weiter angeregt, die Unterlagen entsprechend zu ergänzen und die Minimierungsmaßnahmen zeichnerisch und textlich festzusetzen.

Naturschutzrechtliche und -fachliche Belange

Unsere Stellungnahme ergeht aus gemeindlicher Sicht. Die Prüfung der naturschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Belange liegt in der Zuständigkeit der oberen Naturschutzbehörde beim RP Darmstadt.

Wir halten unsere im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung geäußerten Anregungen weiterhin aufrecht. Darüber hinaus ergänzen wir unsere o.g. Stellungnahme wie folgt:

Baumschutzsatzung

Das Vorhaben liegt im räumlichen Geltungsbereich der Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Landeshauptstadt Wiesbaden (Baumschutzsatzung) vom 16.02.2007. Für die Beseitigung von geschützten Bäumen ist nach § 4 Abs. 1 der Baumschutzsatzung eine Genehmigung erforderlich. Diese Genehmigung ist nach unserem Kenntnisstand von der Konzentrationswirkung im Planfeststellungsverfahren erfasst.

Soweit im Zusammenhang mit der Durchführung des Vorhabens die Entfernung von nach der Baumschutzsatzung geschützten Bäumen erforderlich ist, sind die Antragsunterlagen diesbezüglich zu ergänzen und entsprechende Ersatzpflanzungen vorzusehen.

Abweichungen vom Bebauungsplan

Das geplante Vorhaben weicht hinsichtlich der von uns zu prüfenden Belange in folgendem Umfang von den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Grünzug Industriepark“ in Wiesbaden-Biebrich (Nr. 2010_01) ab:

1. Überschreitung der Baugrenzen im Westen zugunsten von Gebäuden und Umfahrten sowie Bodenauftrag
2. Überbauung von Flächen entlang des Salzaches, die auf einer Breite von 10 m zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern nach § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB festgesetzt sind (gemäß textlicher Festsetzung A.8.1)
3. Überschreitung der Baugrenzen im Süden zugunsten von Umfahrten
4. Teilweise Überbauung von nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Süden, die als Wanderkorridor für Heuschrecken und andere Arten dienen sollen (gemäß textlicher Festsetzung A.6.3)
5. Die Pflanzfestsetzung hinsichtlich der Bepflanzung von Grundstücksfreiflächen (1 Laubbaum je 300 m² Grundstücksfläche) wird nicht eingehalten (gemäß textlicher Festsetzung A.8.2).

Wir regen an, die aus den genannten Abweichungstatbeständen resultierenden Eingriffe quantitativ und qualitativ zu erfassen und in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung einzustellen.

Die Eingriffswirkungen sollten vorrangig durch Maßnahmen wie Dachbegrünungen und vertikale Begrünungen sowie durch Baumpflanzungen kompensiert werden. Bei der Festlegung von Baumstandorten sind die Versorgungsleitungen zu berücksichtigen.

Wasserrechtliche und -fachliche Belange

Die wasser- und bodenschutzbehördliche Zuständigkeit für das Vorhaben der InfraServ GmbH & Co. Wiesbaden KG liegt beim Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Wiesbaden.

Als Gemeinde und Gewässereigentümer nehmen wir wie folgt Stellung:

Für das Bauvorhaben ist vorgesehen, angrenzend an den Salzbach das Gelände aufzufüllen und dafür eine Winkelstützmauer am Salzbach zu errichten. Zu diesem Zweck soll ein Teil des städtischen Gewässergrundstücks (Gemarkung Biebrich, Fl. 34, Flst.771), das sich in der Verwaltung des Umweltamtes befindet, durch die InfraServ GmbH & Co. Wiesbaden KG erworben werden.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden/Umweltamt stimmt dem beabsichtigten Kauf der im Grunderwerbsplan dargestellten Teilfläche von 208,30 m² zu.

Begründung:

- Die betroffene Teilfläche befindet sich außerhalb des Abflussprofils des Salzbachs, jenseits der Böschungsoberkante und außerhalb des Zauns.
- Der Salzbach ist im Bewirtschaftungsplan nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie als Heavy Modified Waterbody (HMWB) ausgewiesen. Die Relevanz strukturverbessernder Maßnahmen in diesem kurzen Abschnitt zwischen Kasteler Straße und Verdolung InfraServ ist fraglich. Die Fläche jenseits der Böschungsoberkante wird nicht benötigt.
- Ein Grundstückstausch mit einer Fläche am gegenüberliegenden Ufer ist nicht möglich, da diese im Rahmen des Bebauungsplans als Ausgleichsfläche festgesetzt ist (Trockenstandort).
- Der Eintrag einer Grunddienstbarkeit für die Nutzung durch die InfraServ stellt keine Alternative dar, da die Fläche durch die Bebauung ohnehin auf lange Zeit einer Nutzung für die Gewässerentwicklung entzogen ist.
- Der Verkaufserlös kann strukturverbessernden Maßnahmen an anderer Stelle zugutekommen.

Straßenverkehrsbehördliche Belange

Aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen das Bauvorhaben, soweit keine Abweichungen vom Gutachten des Ingenieurbüros Heinz+Feier GmbH (Verkehrliche Stellungnahme vom 26.05.2017) entstehen.

Stadtplanerische Belange

Zu dem o.g. Vorhaben bestehen keine städtebaulichen oder planungsrechtlichen Bedenken.

Das Vorhaben liegt im Bebauungsplan „Grünzug Industriepark 2010/1, im Ortsbezirk Biebrich. Die Fläche ist als GE (Gewerbegebiet) ausgewiesen. Der geringfügigen Überschreitung der westlichen Baugrenze kann aus städtebaulicher Sicht zugestimmt werden. Die Nutzung der Umfahrt auf der als Anpflanzgebiet nach (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB) festgesetzten Fläche ist vertretbar, eine Kompensation vor Ort ist anzustreben.

Von einer Übersendung der vollständigen Unterlagen nach Genehmigung an das Stadtplanungsamt bitten wir abzusehen, der Genehmigungsbescheid zu unserer Kenntnis ist ausreichend.

Bauaufsichtliche Belange

Gegen das Bauvorhaben bestehen aus bauordnungsrechtlicher Sicht keine Bedenken.

In Abstimmung mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung liegt die Zuständigkeit bei Betriebsanlagen einer Eisenbahn beim Regierungspräsidium Darmstadt als Eisenbahnaufsicht, einschließlich der Bauaufsicht und damit auch der Bauüberwachung.

Tiefbau- und vermessungsamtliche Belange

Der Hinweis zur Baumaßnahme in der Kasteler Straße von Herzogsplatz bis Breslauer Straße in 2018 bleibt bestehen. Es bestehen weiter keine Bedenken zum Vorhaben.

Belange der Feuerwehr

Seitens der Feuerwehr wird dem Vorhaben und dem zugrundeliegenden Brandschutzkonzept unter Auflagen zugestimmt. Insbesondere sind vor Inbetriebnahme technisch-organisatorische Lösungen zu vereinbaren, um zu verhindern, dass Einsatzfahrzeuge vor einem blockierten Bahnübergang in dringenden Fällen warten müssen. Erste Gespräche hierzu haben bereits stattgefunden.

Mit freundlichen Grüßen