Kreisausschuss des
Landkreises Darmstadt-Dieburg

Landkreis
Darmstadt-Dieburg
Zukunft. Regional. Leben.

Der Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg, 64276 Darmstadt

Regierungspräsidium Darmstadt
- Dezernat III 31.1 -
Wilhelminenstraße 1-3
64283 Darmstadt

Erster Kreisbeigeordneter

Kontaktperson

Herr Spiehl
06151 881-1093
e.spiehl@ladadi.de
www.ladadi.de
Service-Nr.: 115 (ohne Vorwahl)

Ihr Zeichen/Schreiben vom
Az. III 31.1-93 d 02/5-2019/6
Unser Zeichen
430 - Regionalplanung, Europa, Baurecht

Datum
24.11.2025

Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg zum Regionalplan Südhessen und Regionalen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main - Entwurf / Vorentwurf 2025 -

Postanschrift:
Der Kreisausschuss des
Landkreises Darmstadt-Dieburg
64276 Darmstadt

Dienstgebäude/Hausadresse:
Kreishaus Darmstadt
Jägertorstraße 207
64289 Darmstadt-Kranichstein
06151 881-0

Fristenbriefkasten:
Jägertorstraße 207
64289 Darmstadt

Sprechzeiten:
Mo. – Fr. 8 – 12 Uhr
Mi. 14 – 17 Uhr

Bankverbindung:
Stadt- u. Kreissparkasse Darmstadt
BIC HELADEF1DAS
IBAN DE47 5085 0150 0000 5490 96

Sparkasse Dieburg
BIC HELADEF1DIE
IBAN DE21 5085 2651 0033 2001 14

USt-IdNr. DE111608693

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landkreis Darmstadt-Dieburg nimmt zum Entwurf / Vorentwurf 2025 des Regionalplans Südhessen wie folgt Stellung:

Die Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen ist für unsere Region ein immens wichtiger Baustein für die Entwicklung der nächsten Jahre. Hierdurch gilt es aus unserer Sicht einen Ausgleich zu schaffen zwischen der Fortschreibung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes mit stabiler sozialer, technischer und Verkehrsinfrastruktur sowie der Möglichkeit des Lebens und Wohnens mit Lebensqualität unter Bewahrung nachhaltiger ökologischer Verhältnisse.

Hinsichtlich der weiteren Ausführungen ist anzumerken, dass eine Gegenüberstellung zur bisherigen Fassung des Regionalplanes Südhessen im Rahmen einer Synopse zur Beurteilung vorteilhaft gewesen wäre. Ebenso ist auf die Problematik des gewählten Maßstabes im Hinblick auf Lesbarkeit einzelner Parzellen zu verweisen respektive des Umstandes, dass hierdurch bedingt Flächen kleiner als drei Hektar erst gar nicht erfasst sind. Besonders kurios und gleichsam kritikwürdig ist der Umstand, dass in der Gemeinde Modautal der Ortsteil Webern, obgleich größer als drei Hektar, wiederholt schlicht und ergreifend nicht dargestellt wird, was einer umgehenden Korrektur bedarf. Weiterhin ist es als schwierig anzusehen, dass der Teilplan erneuerbare Energien

weiter auf Seite 2

hier nicht mit aufgenommen wurde. Eine Gesamtbeurteilung könnte hierdurch verzerrt werden.

Die vorliegende Stellungnahme orientiert sich an der Gliederung des Entwurfes. Originalauszüge, die zum Zwecke der Nachvollziehbarkeit aufgeführt sind, sind kursiv dargestellt. Ergänzend zu dieser Stellungnahme erhalten Sie die fachtechnischen Anmerkungen unsere Fachbereiche im Rahmen des TÖB-Verfahrens. Ferner verweisen wir darauf, dass wir die Stellungnahmen unserer kreiseigenen Kommunen, so diese nicht ohnehin hier thematisch eingepflegt sind, hinsichtlich einzelner Flächenbeschreibungen im Wesentlichen unterstützen.

2. Raumstruktur und System der Zentralen Orte

2.1 Raumstruktur

Z2.1.1-1

Die Verdichtungsräume, bestehend aus dem Hochverdichteten Raum und dem Verdichteten Raum, sollen so gestaltet werden, dass

• die räumliche Entwicklung durch Entwicklungsachsen, Schwerpunkte der Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung sowie durch Regionale Grünzüge geordnet und strukturiert wird,

• die Neuinanspruchnahme von Flächen durch Nutzung der Möglichkeiten zur Innenentwicklung und eine angemessene bauliche Verdichtung begrenzt wird,

• die Vorranggebiete Siedlung und Vorranggebiete Industrie und Gewerbe in ein leistungsfähiges Verkehrssystem eingebunden werden, insbesondere ist eine gute Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr, vorzugsweise an den schienengebundenen Verkehr, vorzusehen.

G2.1.1-2

Polyzentrale Siedlungsstruktur in Verdichtungsräumen

(1) 1 Die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Verdichtungsräume soll als eine wesentliche Grundlage der weiteren Entwicklung des Landes erhalten und ausgebaut werden. 2 Die polyzentrale Siedlungsstruktur soll erhalten und durch systematische Schwerpunktbildungen bezogen auf Zentren, Achsen und Außenbereiche weiterentwickelt werden.

(2) Es soll ein bedarfsgerechtes und den ökologischen Erfordernissen entsprechendes Flächenangebot für die Neuansiedlung, Neugründung und Verlagerung gewerblicher Unternehmen an verkehrsgünstig gelegenen vorrangig zentralen Ortsteilen unter Berücksichtigung relevanter Klimafunktionen vorgehalten werden.

(3) Die von der Besiedlung freizuhaltenden Außenbereiche unter Berücksichtigung ihrer vielfältigen Funktionen für den Verdichtungsraum zu einem möglichst zusammenhängenden, attraktiv gestalteten Landschaftsraum mit hohem Erlebnis- und Erholungswert aufgewertet werden

weiter auf Seite 3

G2.1.1-3

Angebotsstruktur im Hochverdichteten Raum

Darüber hinaus soll im Hochverdichteten Raum

- *ein umfassendes Angebot an Einrichtungen für Bildung, Kultur, Wissenschaft und Soziales für die Bevölkerung vorgehalten werden,*
- *auf eine räumlich ausgewogene, sozial und ökologisch verträgliche und an den Klimawandel angepasste Siedlungsstruktur und Infrastruktur hingewirkt werden,*
- *ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz vorgehalten und ausgebaut werden sowie*
- *dem erhöhten Wohnraumbedarf Rechnung getragen werden.*

G2.1.1-4

Gestaltung der Ländlichen Räume

Ländliche Räume, bestehend aus dem Ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen und dem dünn besiedelten Ländlichen Raum, sollen so gestaltet werden, dass

- *sie als attraktiver, eigenständiger und zukunftsfähiger Lebens-, Arbeits-, Wirtschafts-, Natur- und Erholungsraum erhalten und weiterentwickelt werden,*
- *die für die Versorgung der Bevölkerung notwendigen Infrastruktureinrichtungen soweit erforderlich unter Beachtung des Systems der Zentralen Orte gewährleistet werden und bei Bedarf ausgebaut werden,*
- *vorrangig in den Mittelzentren günstige Standortbedingungen für die Entwicklung, Ansiedlung und Neugründung von Unternehmen geschaffen werden und*
- *die land- und forstwirtschaftliche Nutzung in ihrer ökonomischen Funktion und im Hinblick auf die Pflege der ländlichen Kulturlandschaft erhalten und unterstützt wird.*

Die Konzentration auf die sogenannten Verdichtungszentren mag für diese hinsichtlich der regionalen Entwicklungsperspektive teilweise als angemessen erscheinen. Gleichzeitig lässt es aber die Frage nach einer Vernachlässigung des ländlichen Raumes respektive der Bereiche mit Verdichtungsansätzen aufkommen.

Die Stärkung städtischer Zentren, dem hochverdichteten und verdichteten Raum führt hier zu einer Suburbanisierung, welche eine Verschärfung der ungleichen Entwicklung befürwortet und somit ländliche Gebiete weiter an Attraktivität zu verlieren drohen. Mithin erscheint gar sozialräumliche Segregation als eventuell unerwünschte Folge denkbar. Dieses alles wiederum kann dauerhaft aber auch nachteilige Effekte für die Verdichtungsräume erwirken. Anschaulich wird diese Schieflage auch in Anbetracht der relativ detaillierten Aufzählung zur Stärkung der Verdichtungsräume gegenüber einer eher knappen und ideenlosen Handhabe zur Gestaltung des ländlichen Raumes.

Für den Landkreis Darmstadt-Dieburg birgt dies die Gefahr, dass Teile des Ostkreises sowie des vorderen Odenwaldes durch Vorgaben zur Raumstruktur abgehängt werden.

Angezeigter wäre in einem deutlicheren Maße eine ausgewogenere finanzielle Ausstattung der Kommunen. Zudem wäre es geboten, Kommunen, die im ländlichen Raum wesentliche Versorgungfunkti-

weiter auf Seite 4

onen übernehmen müssen, zu stärken sowie verkehrstechnische Anbindungen, insbesondere im Rahmen des ÖPNV, eben nicht auf verkehrsgünstig gelegene zentrale Ortsteile zu beschränken. Herausforderungen wie etwa die demografische Entwicklung, Digitalisierung und die Veränderung von Arbeitswelten wären zudem gleichsam in diesem Kontext Rechnung zu tragen, was der vorliegende Entwurf nur unzureichend vermag. Schlussendlich wäre es erforderlich, somit dem im Landesentwicklungsplan genannten Ziel der Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums gerecht zu werden, was wiederum eben entlastend auf Kommunen im Verdichtungsraum wirken kann.

2.2 Zentrale Orte

Das System der Zentralen Orte ist als normatives Konzept von tragender Bedeutung für die landesweite Raumordnungsplanung sowie für die Raumordnungsplanung der Teilräume der Länder. Durch Schwerpunktbildung, insbesondere bei der Siedlungsentwicklung, an Orten mit leistungsfähiger infrastruktureller Ausstattung und einem hohen Versorgungsgrad mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge wird eine Voraussetzung für eine ressourcenschonende Erweiterung der Siedlungsflächen geschaffen. Zudem soll durch das System der Zentralen Orte die Versorgung der Bevölkerung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge in zumutbarer Entfernung gesichert werden.

2.2.1

Festlegungen des Landesentwicklungsplans Der LEP (4. Änderung) legt fest, dass die zentralörtliche Gliederung der Zentralen Orte in Hessen aus Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren besteht. Der LEP (4. Änderung) legt hierbei die Ober- und Mittelzentren in Hessen abschließend fest.

Die Konzeption der zentralen Orte ist in seiner Dimension aus unserer Sicht überholt. Deren ideelle Annahmen haben in der Vergangenheit die Raumplanung kaum beeinflusst. Stattdessen führte sie partiell zu Zentralisierung, Dorfverödung, Inflexibilität und Investitionsbehinderung.

Alternativ wären die Zentralitätsebenen neu zu definieren, indem Verflechtungsräume und Abgrenzungen neu ausgestalten werden sollten. Dies trifft vor allem oder zumindest für den Bereich der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main-Neckar zu, in welchem unter anderem bisherige Unterzentren durch die vorhandene Konzeption in ihrer Entwicklung gehemmt werden. Die Metropolregion an sich hat das bisherige Konzept zudem bereits teilweise hinter sich gelassen und ausgehebelt, da derartige Verflechtungsräume einer Eigenlogik unterliegen. So ist die tatsächliche Erreichbarkeit von Versorgungsstätten allgemein gegeben, darüber hinaus erreicht der Zugang durch Digitalisierung neben der Wirtschaft auch vermehrt Medizin und Behörden. Demographische Entwicklung sowie Deregulierung und Privatisierung bedürfen ferner ebenso einer entsprechenden Neuerung der bisherigen Struktur, wie die mitunter wirtschaftspolitisch schädlichen Einschränkungen hinsichtlich der Ansiedlung von Unternehmen.

Das Grundgerüst hierfür könnte weiterhin ein mehrstufiges System sein, innerhalb dessen die Abgrenzung Mittelzentrum - Grundzentrum auszudünnen wäre. Der Begriff der Metropolregion wäre als eigene oberste Stufe und/oder als gesonderter Raum, in dem ein mehrstufiges System mit eigenen Regelungen greift, einzuordnen. Zu gewährleisten ist hierbei die Mindestversorgung im ländlichen Raum,

weiter auf Seite 5

die Ordnungsfunktion in Agglomerationsräumen und die Umwandlung von einem Territorial- zu einem Funktionalprinzip. Als weiterführende Instrumente sind regionale Einzelhandelskonzepte, Schulentwicklungspläne, medizinische Versorgungskonzepte und die generelle Möglichkeit, flexibler reagieren zu können, anzusehen.

2.3 Verkehrs- und Entwicklungsachsen

2.31. Grundsätze und Ziele der Raumordnung

G2.3.1-1 Verkehrs- und Entwicklungsachsen

1 Die Festlegung regional bedeutsamer Verkehrs- und Entwicklungsachsen erfolgt durch Regionalachsen sowie überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen (Abbildung 4, Seite 37). 2 Entlang dieser Verkehrs- und Entwicklungsachsen soll die Verkehrsinfrastruktur vorrangig erhalten und bei Bedarf weiterentwickelt werden. 3 Das den Verkehrs- und Entwicklungsachsen zugrundeliegende Verkehrsnetz bildet eine Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. 4 Das verkehrliche Leistungsangebot, insbesondere im öffentlichen Verkehr soll nachfragegerecht weiterentwickelt werden. 5 Die hierzu erforderliche Infrastruktur soll ausgebaut werden.

Anschluss an Oberzentren sowie das Verkehrsnetz

1 In den Regionalachsen sollen der Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren sowie deren Anbindung an die Metropole Frankfurt am Main sowie die Oberzentren Darmstadt, Hanau, Offenbach und Wiesbaden und das überregionale Fernverkehrsnetz auch Regionsgrenzen überschreitend auf Straße und Schiene gewährleistet werden. 2 Die dazu notwendige Verkehrsinfrastruktur und das verkehrliche Leistungsangebot entlang der Achsen sollen erhalten oder ausgebaut werden. 3 Zur Stärkung des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr/Schienenpersonennahverkehr/umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Fahrrad und zu Fuß gehen) haben Ausbau und Weiterentwicklung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs, insbesondere auf der Schiene, Priorität. 4 Das den Regionalachsen zugrundeliegende Verkehrsnetz bildet eine Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung.

Das Konstrukt der Verkehr- und Entwicklungsachsen erscheint auf den ersten Blick an sich nachvollziehbar. Aber auch hier stellt sich die die Frage nach der ausreichenden Entwicklungsperspektive des Restes der Region und ob dies z.B. im Hinblick auf Verkehrswende und Nahmobilität etc. ausreichend ist.

Eine zu starke Konzentration auf Entwicklungsachsen entlang bestehender Verkehrswege kann zu einer unreflektierten Urbanisierung führen. Die Verdichtung könnte zu Überlastung von Infrastruktur, Verlust von Grünflächen und einer Verschlechterung der Lebensqualität in diesen Bereichen führen.

Zum einen besteht die Gefahr, dass durch diese Fokussierung auf Verkehrsachsen das soziale Gleichgewicht gefährdet wird, indem besonders wohlhabende Teilgebiete und Wirtschaftszentren besser angebunden, während weniger privilegierte Regionen noch weiter abgehängt, werden.

weiter auf Seite 6

3. Siedlungsstruktur

3.1.1.5 Bevölkerungsentwicklung, Wohnungsbedarf, Wohnbauflächenbedarf, Tabellenwerte

Gemäß Ziel 3.2-1 (Z) des LEP (3. Änderung) ist in den Regionalplänen dem Bedarf an Wohnbauflächen, gemischten Bauflächen, Flächen für den Gemeinbedarf u.a. durch die Festlegung von Vorranggebieten Siedlung, Bestand und Planung, unter Beachtung und Berücksichtigung der unter den Planziffern 3.1-1 bis 3.1-5 sowie unter 3.2-2 bis 3.2-7 des LEP (3. Änderung) genannten Ziele und Grundsätze Rechnung zu tragen. Maßgebliche Grundlage für die Festlegung von Vorranggebieten Siedlung, Planung, ist gemäß der Begründung zu 3.2-1 bis 3.2-6 des LEP (3. Änderung) die aktuelle Wohnungsbedarfsprognose für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte bis 2040. Darauf aufbauend war von der Trägerin der Regionalplanung eine Wohnsiedlungsflächenprognose zu erstellen.

Die maßgebliche Grundlage für die Festlegung von Vorranggebieten Siedlung, Planung, ist die aktuelle Wohnungsbedarfsprognose für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte bis 2040 (erarbeitet vom Institut für Wohnen und Umwelt - IWU). Grundlage für die Wohnungsbedarfsprognose für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte bis 2040 sind somit die Ergebnisse der Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen der Hessen Agentur vom Juni 2019.

Die Wohnraumbedarfsprognose sollte dabei als Ergänzung zu einer reinen Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung dienen und auch weitere relevante Wirkgrößen wie den Nachholbedarf, berücksichtigen. Aktuellere Daten wären hier indes unstrittiger Weise von Vorteil. Kritikwürdig erscheint insofern die Frage der Methodik und deren Umsetzung im Hinblick auf aktuelle und zukünftige Bedürfnisse. Für eine nachhaltige, bedarfsgerechte und soziale Stadt- und Gemeindeentwicklung wäre es vielmehr wichtig, die Berechnungsgrundlagen regelmäßig zu überprüfen und stärker auf die Vielfalt der Wohnbedürfnisse und die lokalen Gegebenheiten einzugehen.

3.1.1.6 Bedarf an gewerblich/industriell genutzten Gebieten

Der konkrete Bedarf an gewerblichen oder industriellen Bauflächen lässt sich nur mit einem erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand und auch dann nur mit großen Unsicherheiten prognostizieren. Daher wurde die Flächenkulisse an gewerblichen oder industriellen Gebieten an den Bedarf und die tatsächlich ausweisbare Flächenkulisse für Wohnsiedlungsflächen anteilig geknüpft.

Eine anteilige Verknüpfung von gewerblich und industriell genutzten Gebieten und Wohnsiedlungsflächen vorzunehmen erscheint als äußerst unwissenschaftlich und praxisuntauglich. Es wird hier nicht zwingend der wirtschaftliche tatsächliche Bedarf untersucht, sondern es greift vielmehr, insbesonders in Anbetracht der Flächenregulierungen, ein Vereinfachungsmechanismus. Der tatsächliche Bedarf an Gewerbeflächen könnte in der wirtschaftsstarken Region Südhessen, welche aber zudem umweltpolitisch nachhaltig mitgeplant werden muss, falsch erfasst werden.

3.1.1.7

Ansatz der interkommunalen Zusammenarbeit: Der unterschiedlichen Verteilung geeigneter Flächen auf die einzelnen Kommunen sowie dem gebotenen sparsamen Umgang mit Grund und Boden soll

weiter auf Seite 7

durch Anreize für interkommunale Zusammenarbeit Rechnung getragen werden. Ein Ausgleich zwischen Kommunen, die über mehr Potenzial verfügen, als sie selbst benötigen, und solchen Kommunen, die den für sie selbst ermittelten Bedarf nicht selbst decken können, ist – auch über die Planungsregion Südhessen hinaus – erwünscht. Hierzu sollen so entwickelte Flächen und Gebiete nicht vollumfänglich auf die Tabellenwerte der beteiligten Kommunen angerechnet werden (siehe Ziel Z3.

Die ausdrückliche Forderung der interkommunalen Kooperation, um eine ungleiche Flächenverteilung auszugleichen, dürfte sich in der Praxis als Wunschdenken erweisen. Hierzu fehlen rechtliche und organisatorische Mechanismen, sowie verbindliche Gremien oder klare Zuständigkeiten, die eine an sich vorteilhafte dauerhafte, verpflichtende Zusammenarbeit zwischen den Kommunen forcieren würden. Eine Umsetzung auf freiwilliger Basis wird, wie auch in der Vergangenheit zumeist geschehen, vornehmlich daran scheitern, dass die Kommunen sich im Wettbewerb um Einwohner, Arbeitsplätze und Gewerbesteuereinnahmen sehen (Kirchturmdenken). Zudem würde die Ungleichheit der Kommunen in Sachen Wohlstand und Entwicklungspotential a priori zu einem asymmetrischen Verhältnis statt einer Kooperation auf Augenhöhe führen. Eine sinnvolle Erläuterung, welche Anreize durch wen geschaffen werden sollen, damit gleichwohl eine interkommunale Zusammenarbeit großflächig initiiert werden könnte, fehlt im Wesentlichen. Sollte lediglich, die an anderer Stelle benannte Möglichkeit für kooperierende Kommunen, dass gemeinsame Siedlungsgebiete flächenmäßig nicht bei den Tabellenwerten in Abzug gebracht werden müssen, hierzu dienen, vermag dies als Anreiz nicht zu überzeugen.

3.1.2 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

G3.1.2-1

Nachhaltige Entwicklung von Siedlungsflächen

1 Art und Maß der baulichen Nutzung in Bebauungsplänen sind so festzusetzen, dass der Flächenbedarf sowie negative verkehrliche, infrastrukturelle und lokalklimatische Auswirkungen minimiert werden. 2 Gebäude und Grundstücksflächen sind – soweit entsprechende Festsetzungen verhältnismäßig und abwägungsfehlerfrei möglich sind – durch flächeneffiziente Bebauung, Dach- und Fassadenbegrünungen, Maßnahmen zur ökologischen Grundstücksgestaltung und Energieeinsparung sowie zur Gewinnung regenerativer Energien zu gestalten. 3 Dies ist in der Begründung der Bebauungspläne entsprechend zu dokumentieren.

Z3.1.2-2 Innen- vor Außenentwicklung

1 Im Rahmen der Bauleitplanung sind vorrangig Vorranggebiete Siedlung oder Industrie und Gewerbe, Bestand, in Anspruch zu nehmen. 2 Die Inanspruchnahme von entsprechenden Vorranggebieten, Planung, ist ausschließlich zulässig, wenn durch den Planungsträger in der Begründung des Bauleitplans dargelegt und begründet wird, dass innerhalb der Vorranggebiete Siedlung bzw. Industrie und Gewerbe, Bestand, keine geeigneten Flächen für die Planung aktiviert werden können. 3 Ergänzend zu den Anforderungen nach § 1a Abs. 2 BauGB soll durch Bezugnahme auf das landesweite Digitale Potenzialflächenkataster eine Darlegung der Bemühungen zur Baulandmobilisierung erfolgen. 4 Die Inanspruchnahme von Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft ist ausschließlich zulässig, wenn weder eine Realisierung des Bauleitplans in den festgelegten Vorranggebieten Bestand noch Planung, nachgewiesenermaßen nicht möglich ist.

Beide Ansätze sind grundsätzlich ein Schritt in die richtige Richtung, indem Boden- und Flächenschutz respektive als nachhaltige ökologische Aspekte betont werden.

Der grundsätzliche Vorrang der Innentwicklung vor der Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen ist richtig. Es wäre allerdings klarzustellen, dass die Erhaltung und Erschaffung städtebaulich notwendiger und sinnvoller Freiflächen hierdurch nicht verhindert wird. Die Möglichkeit, Auswirkungen des Klimawandels durch räumliche Entwicklung abzumildern, darf nicht im Widerspruch zur Innentwicklung stehen. Jene „doppelte Innenentwicklung“ ist stärker zu umschreiben. Weiterhin ist dem Siedlungsdruck im Rhein-Main-Gebiet gegebenenfalls hinsichtlich der Inanspruchnahme neuer Siedlungsflächen gesondert Rechnung zu tragen. Generell ist eine detailliertere Innenentwicklungsstrategie (Potentialflächenanalyse, stadtplanerische Beratungsansätze, Gesetzesevaluierungen etc.) zur Umsetzung erforderlich.

Zugleich steht aber die Nutzung unversiegelter Freiflächen im Innen- oder Außenbereich oft im Konflikt mit Grünflächen- und Kühlungsfunktionen, also mit Klimaanpassung.

Die Aussagen zur nachhaltigen Entwicklung von Siedlungsflächen sind indes richtig, aber nicht erschöpfend dargelegt. Hinsichtlich geeigneter Maßnahmen für beide Grundsätze wie z.B. Umbauten im Bestand, neue Wohnkonzepte, Reduzierung der Einfamilienhäuser usw. wäre eine Konkretisierung hilfreich, da ansonsten eine kontinuierliche Umsetzung gefährdet erscheint.

3.1.3.3 Begrenzung der Siedlungsentwicklung, Ziel Z3.1.2-3

Grundsatz 3.1-3 (G) des LEP (3. Änderung) legt fest, dass entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Hessen die Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen landesweit auf maximal 2,5 ha/Tag reduziert wird. Unter Berücksichtigung des Planungshorizonts von zehn Jahren (siehe 1.6) sowie der Tatsache, dass rund 60 % der Bevölkerung Hessens in der Planungsregion Südhessen leben, ergibt sich für den Geltungsbereich dieses Plans, dass für Siedlungsgebiete sowie Infrastrukturvorhaben maximal 5.500 ha bislang baulich ungenutzter Flächen in Anspruch genommen werden dürfen. Dementsprechend wird die Siedlungsentwicklung mithilfe der in Ziel Z3.1.2-3 festgelegten Tabellenwerte begrenzt.

In Anbetracht der bereits vorhanden Versiegelung respektive Überbauung des vorhandenen Flächenpotentials erscheinen 2,5 ha/Tag gemäß des Landesentwicklungsplanes als 5.500 ha für den Planungshorizont von zehn Jahren als insgesamt zu viel. Ein derartiger Flächenverbrauch konterkariert jeglichen Ansatz mittels der übrigen Vorgaben des Regionalplans Südhessen nachhaltig ökologisch wirken zu wollen. Analog der diesseitigen Stellungnahme zum Landesentwicklungsplan sollte der Grundsatz die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren dahingehend ergänzt werden, dass der Flächenverbrauch langfristig auf „Netto-Null“ zu reduzieren ist. Hierdurch würde der tatsächlichen Endlichkeit des Flächenpotentials und der Wichtigkeit einer Begrenzung besser Rechnung getragen werden.

Bei der Suche nach geeigneten Räumen, um das Bedarfsdeckungsdefizit in der Planungsregion Südhessen zu verteilen und somit die Oberzentren zu entlasten, wurden anhand geeigneter Kriterien Entlastungskommunen (siehe die Kennzeichnung E in Tabelle 4 sowie die Kriterien in Kapitel 3.1.1.4) bestimmt. Für Entlastungskommunen muss entsprechend eine größere Siedlungsentwicklung, als durch die Bedarfslage vor Ort begründet, ermöglicht werden.

weiter auf Seite 9

Das Konstrukt der Entlastungskommune vermag nicht zu überzeugen. Zunächst einmal handelt es sich hierbei dem Grunde nach lediglich, um eine Verlagerung von Problemen, ohne die tatsächlichen Ursachen anzugehen. Bestehenden Siedlungsdruck in einer Kommune durch eine „Entlastung“ an anderer Stelle lösen zu wollen, bedeutet lediglich Zersiedlung und eventuelle infrastrukturelle Überlastung an anderer Stelle. Dies vermehrt zudem durch den Umstand, dass als Entlastungskommunen ausgewiesene Orte eben bereits gleichsam entsprechende Belastung vorweisen könnten. Ferner ist nicht ersichtlich, inwieweit ein Mitspracherecht zukünftiger Entlastungskommunen gegeben sein soll. Der Möglichkeit, dass eine Kommune ggf. gerade eben nicht gegen eigene Entwicklungsziele zur Entlastung anderer anwachsen möchte, wird hier nicht Rechnung getragen. Auch erscheint das Fehlen von Anpassungsparametern an zukünftige Entwicklungen ebenso problematisch, wie der Umstand, dass ein solches Konstrukt die Eindämmungsabsicht des Flächenverbrauchs konterkariert.

Besonders kritisch in diesem Zusammenhang erscheinen auch folgende Widersprüche: Zum einen will eine sogenannte Entlastungskommune unter Umständen zwar entsprechend agieren, wird aber durch Vorgaben wie Regionaler Grünzug oder neuer Vorranggebiete für besondere Klimafunktionen und Landwirtschaft in Sachen Entwicklungsfläche eingeschränkt (z. B. Pfungstadt). Andererseits ist es auch problematisch, wenn eine Kommune als Entlastungskommune fungiert, aber die Finanzierung dessen anhand einer eventuell zu geringen Entwicklungsfläche für Gewerbe gefährdet sieht (z. B. Münster).

Z3.2.1-1 Vorranggebiete Siedlung

Der Entwurf sieht offenkundig insgesamt weniger neue Siedlungs-Flächen vor als im Vorgängerplan. Dies ist hinsichtlich der Problematik von Flächenverbrauch und Versiegelung an sich eher zu begrüßen. Inwieweit aber dem Siedlungsdruck und allgemeinen Wohnraum entgegengewirkt werden soll, wird an, wie bereits dargelegt, anderen Stellen nur unzureichend ausgeführt. Die Problematik der Überlagerung von Vorranggebieten für Siedlung (auch für Industrie und Gewerbe) mit Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für besondere Klimafunktionen wird weiter unten erörtert.

Insgesamt besteht die Gefahr, dass Kommunen sich (berechtigt oder nicht) durch die Art der insgesamten Vorgaben der überörtlichen Planung verbunden mit fehlender Sensibilisierung zu sehr eingeschränkt fühlen. Eine Verletzung des Art 28 III GG ist hier nicht auszuschließen. Für den Landkreis Darmstadt-Dieburg ist hier im Übrigen auffallend festzustellen, dass für die Stadt Griesheim als größte Kreiskommune kein Vorranggebiet für Siedlungszwecke ausgewiesen ist.

Überdies ist an dieser Stelle nochmalig anzumerken, dass auf Grund des Maßstabes 1 : 100 000 der Plankarten, die Vorranggebiete nicht parzellenscharf festgelegt sind, so dass teilweise konkrete Flächenbeurteilungen als schwierig erscheinen.

3.4 Gebiete und Flächen für gewerbliche/industrielle Nutzungen mit besonderer Zweckbestimmung

Gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG sind vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Die Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung

weiter auf Seite 10

verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird. Gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 ROG ist den demographischen, wirtschaftlichen, sozialen sowie anderen strukturverändernden Herausforderungen Rechnung zu tragen, auch im Hinblick auf den Rückgang und den Zuwachs von Bevölkerung und Arbeitsplätzen. Entsprechend ist den Zielen des LEP (3. Änderung) Rechnung zu tragen, wonach die Verkehrsträger ihren spezifischen Stärken entsprechend einzusetzen sind und ihrer Verknüpfung im Güterverkehr eine besondere Bedeutung zukommt. 70 Regierungspräsidium Darmstadt – Regionalverband FrankfurtRheinMain RPS/RegFNP – gemeinsamer Textteil – Entwurf/Vorentwurf 2024 Daher wird eine regionalplanerische Sicherung bestehender als auch die Festlegung neuer, jeweils entsprechend ihrer Lage und Größe besonders geeigneter Gebiete und Flächen für Logistiknutzungen vorgenommen, um eine entsprechende Steuerung der bauleitplanerischen Flächeninanspruchnahme zu erreichen. Damit soll der Bedeutung der Logistikregion Rhein-Main als eine der bedeutendsten deutschen Logistikregionen aufgrund der zentralen Lage Südhessens in Europa mit der Funktion als Drehkreuz durch den Flughafen Frankfurt als wesentlichem Wirtschaftsfaktor für die Region entsprochen werden. Die Region Südhessen zeichnet sich zudem durch ein hohes Kunden- und Marktpotenzial aus und aufgrund der umfangreichen Flächenkonkurrenzen und Umweltrestriktionen sollen die begrenzt vorhandenen besonders geeigneten Flächenpotenziale entsprechend in erforderlichem und ausreichendem Umfang gesichert und vorgehalten werden. Dies erfolgt durch die weitergehende Differenzierung der regionalplanerisch festgelegten Vorranggebiete für Industrie und Gewerbe für die besonderen Zweckbestimmungen Logistikflächen, Regionale Logistikzentren sowie für die Infrastrukturflächen Güterverkehrszentren / Terminals des Kombinierten Verkehrs und Hafenaffines Gewerbe in Ergänzung der Häfen oder Umschlagstellen. Damit soll den unterschiedlichen Anforderungen dieser Nutzungen insbesondere an deren spezifische Verkehrsanbindung bzw. Schnittstellenfunktion entsprochen werden, so dass diese ihre jeweilige Rolle innerhalb der Transportkette sichern bzw. ausbauen können. Daher besteht ein überörtliches Interesse die regionalen Logistikstandorte vorrangig für entsprechende Gewerbebetriebe zu sichern und an geeigneten Standorten zu bündeln, um Synergieeffekte nutzen zu können.

Z3.4.1-1 *Vorranggebiete Industrie und Gewerbe mit der jeweiligen besonderen Zweckbestimmung Logistik, Regionale Logistikzentren, Güterverkehrszentren / Terminals des Kombinierten Verkehrs oder Hafenaffines Gewerbe* ◊

Die weitergehende Differenzierung der regionalplanerisch festgelegten Vorranggebiete für Industrie und Gewerbe für die besonderen Zweckbestimmungen Logistikflächen, Regionale Logistikzentren ist als äußerst kritisch anzusehen. Die Steuerung und Maßnahmen zum Erhalt des Wirtschaftsstandortes erachten wir selbstredend als wichtig, die Verteilung der aufgenommenen Logistikflächen erscheint jedoch als nicht ausbalanciert genug. Darüber hinaus sollte LKW-Verkehr grundsätzlich nach Möglichkeit nachrangig sein. Auch ist die mutmaßliche Annahme, der Verkehr könne gezielt weiter verdichtet werden, da hier ohnehin schon viel Verkehrsaufkommen besteht, für unsere Region nicht zielführend. Schlussendlich ist hierdurch eine umweltverträgliche Planvorgabe nicht erkennbar.

Eine Differenzierung der regionalplanerisch festgelegten Vorranggebiete für Industrie und Gewerbe für die besonderen Zweckbestimmungen Logistikflächen, Regionale Logistikzentren soll vorzugsweise nicht Gegenstand des Regionalplanes Südhessen werden. Mindestens aber müssten die Vorgaben ausgewogener und regionalplanerisch verträglicher gestaltet werden. Die einseitige Festlegung von entsprechenden Flächen für z. B. Weiterstadt, Pfungstadt und Dieburg (Erweiterung der bereits überdimensionierten Fläche Fa. Fiege) ist dementsprechend in dieser Form abzulehnen. Die Kommunen sollten im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit die Entscheidung selbst treffen können, ob entsprechende Gebiete vorrangig für Logistik genutzt werden sollen. Eine Verletzung des Art 28 III GG ist hier nicht auszuschließen.

weiter auf Seite 11

3.4.2.7 *Nachnutzung von Einzelhandelsstandorten, Grundsatz G3.4.1-7*

Nach der erfolgten Umwidmung ehemaliger Konversionsflächen zu Logistikstandorten stößt eine gewerbliche Neuerschließung von Freiflächen an Grenzen, unter anderem aufgrund der Flächenknappheit, -konkurrenzen und Schutzregime in der Region Südhessen. Aufgrund der weiteren Entwicklung im Einzelhandel ist auch bei nicht-zentrenrelevanten Sortimenten (wie z.B. Möbel-, Bau- und Gartenmärkten) durch die verstärkte Online-Nachfrage von einer möglichen Stagnation bzw. Rückgang des Bedarfs an stationären Verkaufsflächen auszugehen. Daher sollen heutige großflächige Einzelhandelsflächen bei Nachnutzungen auf ihre Standorteignung für logistische Folgenutzungen geprüft werden.

Die Maßgabe, großflächige Einzelhandelsflächen bei Nachnutzungen auf ihre Standorteignung für logistische Folgenutzungen zu prüfen, ist aus unserer Sicht aus den vorgenannten Gründen gleichsam bedenklich. Da weniger vor Ort und stattdessen online gekauft wird, mögen Verkaufs- zu Logistikflächen werden, erscheint eher als hilflose Schlussfolgerung, denn als regionalplanerische Gestaltung**.**

3.5 Großflächiger Einzelhandel

Z3.5.1-1 Anwendungsbereich

(1) *1 Die Festlegungen gelten für Städte und Gemeinden bei der Darstellung oder Festsetzung (Ausweisung) von Bauflächen und -gebieten, die der Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO dienen oder diese zulassen (Planung großflächigen Einzelhandels).* Z3.5.1-4 Schutz von Industrie- und Gewerbegebieten.

Bei den Vorgaben zur Planung von großflächigem Einzelhandel ist insgesamt eine ausgewogene Berücksichtigung von ökologischen, sozialen und ökonomischen Aspekten nicht zu attestieren. Bekanntlicherweise handelt es bei jener Thematik regelmäßig um eines der Hauptanliegen kommunaler Selbstverwirklichungsträume, ohne dass hierbei ein gesundes Maß zwischen Raumverträglichkeit und tatsächlicher Versorgungssicherheit gewahrt bleibt. Insofern wäre ein größerer Regelungsgehalt wünschenswert. Es geht darum, negative Effekte zu minimieren und gleichzeitig nachhaltige und zukunftsfähige Handelsstrukturen zu schaffen. So wären z. B. weitere Regelungen zur Vermeidung von Agglomeration und Einhaltung des Kongruenzgebotes wünschenswert.

Einzelne getroffene Konkretisierungen zum großflächigen Einzelhandel sind zu begrüßen (z.B. Schutz von GE-Flächen und somit Vermeidung von dortigem Flächenverbrauch, teilweise effektivere Versorgung wohnortsnah, eingeschossige Gebäude nur als Ausnahme). Andere bereits in der Vergangenheit problematische Aspekte werden indes nicht tangiert:

Die Planung von großflächigem Einzelhandel führt grundsätzlich vielerorts zu einer weiteren Belastung der Verkehrsinfrastruktur. Der Verdrängungseffekt durch große Handelsketten und Einkaufszentren in Randlagen führt kontinuierlich zu einer Schwächung der Innenstädte samt deren Einzelhändler. Schlussendlich konterkariert die Versorgung mit großflächigem Einzelhandel tatsächlich die Versorgungssicherheit, vornehmlich immobiler Bevölkerungsgruppen. Die Innenstadtaushöhlung kann zudem aber auch negative soziokulturelle Aspekte fördern. Ferner ist zudem die Versiegelung großer

weiter auf Seite 12

Flächen auf der grünen Wiese für Einzelhandel, der nur mittels Individualverkehr erreichbar ist, umweltpolitisch mehr als unzeitgemäß. Schließlich bleibt außer Acht, dass nicht nur zentrumsnahe Ladengeschäfte, sondern auch großflächiger Einzelhandel von Digitalisierung und Online-Shopping betroffen sind, so dass auch diesbezüglich eine planerische Anpassung vorzunehmen wäre.

4. Klima

Z4.1-1 Vorranggebiete für besondere Klimafunktionen

1 In den Vorranggebieten für besondere Klimafunktionen haben die Erhaltung und Sicherung der Funktionen als Kalt-/Frischluftentstehungsgebiet bzw. als Luftleitbahn Vorrang vor entgegenstehenden Nutzungen. 2 In ihnen sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die diese Funktionen zur Durchlüftung von ihnen zugeordneten, thermisch belasteten Siedlungsgebieten beeinträchtigen können, unzulässig.

G4.1-2

Vorbehaltsgebiete für besondere Klimafunktionen

Der neue Entwurf enthält Vorranggebiete bzw. Vorbehaltsgebiete für besondere Klimafunktionen. Hierbei handelt es sich um eine Vorgabe des Landesentwicklungsplanes (LEP) Hessen, wonach regional bedeutsame Luftleitbahnen, sowie die für das Siedlungsklima bedeutsamen Flächen des Freiraums, die wichtige Aufgaben für den Klima- und Immissionsschutz wahrnehmen, festgelegt werden sollen. Da für die Neuaufstellung der Regionalpläne in Hessen keine geeigneten Datengrundlagen vorlagen, hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) als oberste Landesplanungsbehörde die Erstellung einer landesweiten, nach einheitlichen Kriterien und einer einheitlichen Methodik zu erstellenden Klimaanalyse in Auftrag gegeben. Die 3. Änderung des LEP Hessen 2000 legt dabei lediglich fest, dass in den Regionalplänen Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebiete für besondere Klimafunktionen auf Basis der landesweiten Klimaanalyse Hessen auszuweisen sind. Der LEP Hessen enthält keine Vorgaben, wie die Belange des Klimaschutzes in der planerischen Abwägung mit entgegenstehenden Belangen zu gewichten sind. Das Ergebnis der „Landesweiten Klimaanalyse Hessen“ ist ein gutachterlicher Vorschlag zur Ausweisung sowohl von Vorranggebieten als auch von Vorbehaltsgebieten für besondere Klimafunktionen. Im Vorentwurf für die Neuaufstellung des Regionalplanes Südhessen und des Reg-FNP erfolgte der Umgang mit den identifizierten potenziellen Vorranggebieten für besondere Klimafunktionen so, dass diese mit geplanten Vorranggebieten Siedlung/Vorranggebieten Industrie und Gewerbe überlagert wurden.

Hier muss im Rahmen der ersten Offenlage noch eine Abwägung der Belange erfolgen. Faktoren wie der Flächenbedarf, die räumlichen Gegebenheiten, sonstige Restriktionen und Konflikte spielen dabei eine Rolle. Falls mangels Alternativen oder wegen der besonderen Bedeutung an einem geplanten Vorranggebiet Siedlung bzw. Vorranggebiet Industrie und Gewerbe festgehalten werden soll, kann das potenzielle Vorranggebiet für besondere Klimafunktionen (Ziel der Raumordnung) zu einem Vorbehaltsgebiet (Grundsatz der Raumordnung) abgestuft werden. Ein solches Vorbehaltsgebiet unterliegt dann zukünftig der bauleitplanerischen Abwägung. In der verbindlichen Bauleitplanung ist dieses

weiter auf Seite 13

Thema dann sach- und fachgerecht abzuarbeiten (ggf. Klimagutachten oder gesonderte und entsprechend hochauflösende Klimaanalysen).

Grundsätzlich halten wir die Einführung jener Gebiete für begrüßenswert und der Schutz von Kaltluftentstehungsgebieten und Luftleitbahnen muss implementiert werden. Dementsprechend erachten wir die hierauf aufbauende Berücksichtigung gesunder Wohn- und Arbeitsbedingungen ebenfalls als extrem wichtig. Gleichzeitig zeigt die Verteilung potenzieller Vorrang- und Vorbehaltsgebiete im Vorentwurf des RPS/Reg-FNP für die Neuaufstellung des Regionalplanes Südhessen als auch die Ergebniskarte der Klimaanalyse, dass einzelne Bereiche in der Region Südhessen besonders stark hiervon betroffen sind. Im Kreis Darmstadt-Dieburg sind dies vornehmlich die Kommunen Dieburg, Groß-Umstadt, Babenhausen, Pfungstadt, Griesheim, Seeheim-Jugenheim, welche von entsprechenden Vorrang- oder Vorbehaltsgebieten für besondere Klimafunktionen überlagert sind. Diese Kommunen übernehmen jedoch eine ganz wesentliche Funktion als Wohn- und Gewerbestandorte. Dem zu hohen Flächenverbrauch ist zwar mit Instrumenten wie Nachverdichtung, Umbauen im Bestand und Leerstandsmanagement zu begegnen, gleichwohl ist dies alleine im Rahmen einer zukunftsträchtigen Entwicklung nicht ausreichend. Ein besonderes Problem sehen wir daher in der Überlagerung der Flächen, die sich grundsätzlich auch für Siedlungszwecke eignen, insbesondere im Hinblick auf die vorgenannte Ungleichverteilung. Für die betroffenen Kommunen muss ein Handlungsspielraum gegeben sein, um auch zukünftig den Bedarf an Wohn- und Gewerbeflächen decken zu können. Klimavorranggebiete in der Überlagerung mit Siedlungserweiterungen müssten daher bei Einwänden der Kommunen in der Regel zu Vorbehaltsgebieten herabgestuft werden. Die Entscheidung hierüber ist vorzugsweise einvernehmlich zu erzielen. Voraussetzung hierfür ist, dass im Umkehrschluss insgesamt das durch die Gebiete für Klimafunktionen angestrebte Ziel nicht gefährdet wird.

Einzelne Gemeinden werden durch die neu eingeführte Gebietskategorie der „Vorranggebiete für besondere Klimafunktionen“ erheblich reglementiert und in ihrer Siedlungs- und Gewerbeentwicklung eingeschränkt. Die Restriktion ist im Hinblick auf die erforderlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Städte und Gemeinden im Bereich Wohnen und Gewerbe weiterhin dadurch zu entschärfen, dass Entscheidungsgrundlagen zur Lösung von regionalplanerischen Zielkonflikten nicht durch die kommunale Ebene zu erbringen sind. Zumal die dargebotene Überlagerung mit Vorranggebieten in der Beteiligungsphase auch im Hinblick auf den Zeitfaktor kritisch erscheint, da Kommunen per se zum systematischen Widersprechen „eingeladen“ werden.

Als erfreulich erachten wir, dass zwischenzeitlich die Erforderlichkeit zur Vorlage eines Klimaschutzgutachtens zwecks Herabstufung eines Vorbehaltsgebietes bereits im Rahmen der Stellungnahme entfallen ist. Da es in jedem Fall eine Abwägung der Regionalversammlung, auch bzgl. nicht benannter Gebiete gibt, empfehlen wir diesbezüglich auf Grund von Sonderfällen nochmals eine separate Art der Beteiligungsform. Exemplarisch verweisen wir auf eine Fläche in der Gemarkung Babenhausen, welche durch den Landkreis Darmstadt-Dieburg als Schulsportfläche entwickelt werden soll und die sich in einem überlagerten Vorranggebiet für besondere Klimafunktionen befindet (Lachewiesen). Würde die Kommune das betreffende Gebiet nicht erfolgreich benennen, wären wir sodann als Gebietskörperschaft entsprechend gefordert, tätig werden zu können.

weiter auf Seite 14

6. Verkehr

6.2 Schienenverkehr

Z 6.2.1-5

Festlegung der Maßnahmen des Projektbündels 6

Die im Bedarfsplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes im Vordringlichen Bedarf in Südhessen im Projektbündel 6 (Ausbaustrecke Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, Aus-/Neubaustrecke Mainz – Frankfurt am Main, Aus-/Neubaustrecke Frankfurt am Main – Mannheim) vorgesehenen Streckenmaßnahmen sind in der Karte dieses Plans als Ziel festgelegt und zu realisieren:
• Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim (von Neu-Isenburg Zeppelinheim – Mannheim Waldhof)
• Viergleisiger Ausbau F-Stadion–Zeppelinheim inklusive Güterzuggleis (F-Stadion (Str. 3658))
• Bau einer niveaufreien Kreuzung der Strecke Mainz – Aschaffenburg mit der Nord-anbindung von Darmstadt an die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar im Bereich Abzweig Weiterstadt Stockschneise
• Zweigleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau / Weiterstadt / Griesheim – Weiterstädter Kurve
• Bau einer eingleisigen Südanbindung von Darmstadt an die Schnellfahrstrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar
• Zweigleisige Verbindungsspange Wallau zur Verbesserung der Verbindung Wiesbaden – Frankfurt am Main und Wiesbaden - Darmstadt
• Zweigleisiger Ausbau Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle (Verbindungskurve)
• Ausbau Groß-Gerau-Dornberg – Riedstadt-Goddelau

Eine entsprechende Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim für Schienenpersonenfernverkehr (tagsüber) und Schienengüterfernverkehr (nachts) zzgl. der entsprechenden Andienungen wird grundsätzlich begrüßt. Neben der volkswirtschaftlichen Relevanz sind jedoch auch die Vorgaben der Raumordnung und vor allem die Interessenslage der betroffenen Bevölkerung beachtlich. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Frage der erforderlichen Anbindung der Strecke Mainz-Darmstadt an die Neubaustrecke. Hinsichtlich Trassenverlauf, -nutzung sowie Anbindungen ist abzuwägen, inwieweit für die betroffene Bevölkerung ein unmittelbarer Mobilitätsnutzen erlangt werden kann und Lärmemissionen vermieden werden können. Konkrete Lärmschutzmaßnahmen sind für eine Neubaustrecke und eventuelle Anbindungen unabdingbar und für die Bestandsstrecken im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten vorzunehmen. Hierbei ist besonders zu berücksichtigen, dass die gesamte Vorbelastung in Sachen Lärmemissionen für die betroffenen Bereiche unserer Region bereits mehr als erheblich ist. Dementsprechend wurden auch bereits durch die Region entsprechende übergesetzliche Forderungen an die DB Netz AG übermittelt, welche dem Deutschen Bundestag zur Beschlussfassung vorgelegt wurden. Eine Entscheidung hierüber ist gegenwärtig nicht absehbar.

Die Anbindung der Strecke Mainz-Darmstadt mittels einer Weiterstädter Kurve wird im Übrigen (auch aus diesen Gründen) weiterhin äußerst kritisch gesehen, da sie im Rahmen des Zielkonfliktes kumulativ gesamtwirtschaftlich, umweltfachlich, städtebaulich und raumordnerisch gesehen nicht die zu präferierende Variante darstellt.

Im Übrigen ist anzumerken, dass hier die NBS etc. als zu realisierendes Ziel festgelegt wird, obwohl noch kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

weiter auf Seite 15

G 6.2.1-14 Maßnahmen und Lückenschlüsse
Von den Aufgabenträgern des Öffentlichen sowie des Schienenpersonennahverkehrs sollen folgende Maßnahmen geprüft und abgestimmt werden:
• Regionaltangenten Ost und Süd sowie Lückenschluss mit RTW zum Schienenring um Frankfurt am Main
• Lückenschluss Dietzenbach – Rödermark Urberach
• S-Bahnverlängerung Dietzenbach – Dieburg (einschließlich Prüfung neuer Haltepunkte wie Heusenstamm Süd, Dietzenbach Süd)
• Zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Nahverkehrs-S-Bahnstrecken Hanau – Babenhausen, Niederhöchstadt – Kronberg/Bad Soden, Langen – Egelsbach sowie Erzhausen – Arheilgen
• Trennung von Nah- und Fernverkehr auf den Strecken Friedberg – Gießen und Hanau – Aschaffenburg durch Ausbaumaßnahmen für die S-Bahn
• Für die Odenwaldbahn sowie die Dreieichbahn sind Angebots-/Kapazitätsver-besserungen vorzusehen

Wir verweisen dementsprechend auf unsere Ausführungen gemäß Stellungnahme zum Landesentwicklungsplan, mit welchen unter anderem die Verlängerung der S-Bahn Strecke S1von Rödermark-Ober-Roden bis Dieburg hinsichtlich der Regionaltangente West sowie die Verlängerung der S8/S9 nach Babenhausen zu prüfen gefordert wurde. Insofern sind entsprechende benannte Lückenschlüsse der S-Bahn ausdrücklich zu begrüßen.

6.5 Luftverkehr

Z 6.5.1-1 Sicherung und Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt/Main

G 6.5.1-2 Minderung der Umwelteinwirkungen und Einhaltung der Nachtruhe
(1) *1 Die Umwelteinwirkungen und negativen Auswirkungen des Luftverkehrs sollen weiter vermindert und der Luftverkehr möglichst klimaneutral durchgeführt werden. 2 Zur Umsetzung des Klimaschutzziels, bis 2050 klimaneutral zu fliegen, ist der CO2- Ausstoß weitgehend zu reduzieren und Nicht-CO2-Effekte wie Stickoxide, Ruß und Kondensstreifen aus Wasserdampf sind zu senken. 3 Die am Flughafen Frankfurt/Main für das klimaneutrale Fliegen nötige Infrastruktur soll vom Betreiber des Flughafens geschaffen werden.*

(2) Um die Umwelteinwirkungen des Luftverkehrs zu mindern, soll der Flughafen Frank-furt/Main die Nachtruhe zum Schutz der Bevölkerung entsprechend dem Grundsatz 5.1.6-3 (G) des LEP (3. Änderung) bzw. der vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung zum Ausbau des Flughafens entwickelten Maßstäbe, einhalten.

weiter auf Seite 16

Z 6.5.1-4 Optimierung der Anbindung

1Die Anbindung des Flughafens Frankfurt/Main an das Bundesfernstraßennetz ist zu optimieren. 2Planungen und Nutzungen, die die im Ziel Z6.3.1-7 festgelegten Ausbaumaßnahmen der Bundesautobahnen verhindern oder erschweren könnten, sind zu vermeiden

Die Sicherung des Flughafens als regionaler und internationaler Standortfaktor erscheint im Hinblick auf den Wirtschaftsstandort Rhein-Main-Gebiet als richtig. Es besteht jedoch unstrittiger Weise ein Spannungsfeld zwischen Flughafenwachstum gegenüber Lärmschutz und Umweltbelastung. Die Regionalplanung hat aber auch genau die Aufgabe, Wohnqualität, Umwelt- und Klimaschutz bis hin zur Siedlungsentwicklung räumlich zu steuern. Diesbezüglich erscheinen die Formulierungen, wenn überhaupt vorhanden, hinsichtlich Verbindlichkeit, Umsetzungsklarheit und Schutz der betroffenen Räume und Menschen als schwach. Insbesondere Lärm- und Immissionsschutz werden im Entwurf nicht ausreichend gewürdigt.

Die Formulierung Auswirkungen des Luftverkehrs sollen weiter vermindert und der Luftverkehr möglichst klimaneutral durchgeführt werden, wird nicht weiter konkretisiert. Ein Terminus „möglichst“ stellt sich als extrem schwache Forderung dar. Stattdessen wären konkrete Grenzwerte oder zum Beispiel eine Minimierung von Inlandsflügen zweckdienlich.

Die Bevölkerung vor Fluglärm, besonders in den Nachstunden, zu schützen, ist eine sinnvolle Zielvorgabe. Die Nachtflugbeschränkung sollte, vornehmlich auch in Kenntnis der Ergebnisse der NORAH-Studie, von 22.00 bis 6.00 Uhr festgeschrieben werden. Zudem ist anzumerken, dass die Bevölkerung neben dem Fluglärm vor sämtlichen negativen Umweltauswirkungen zu schützen ist. Auch ist nicht nur die Bevölkerung, sondern sind auch naturschutzfachlich wertvolle Gebiete zu schützen.

Die Anbindung des Flughafens explizit mittels Straßenverkehrsausbau gewährleisten zu wollen ist gewünscht. Aber auch die Anbindung durch Schienenverkehr mussoptimiert werden.

Erforderlich wäre hier, ergänzende Maßnahmen einzubauen (z. B. klare Umweltstandards, wirksame Beteiligungsverfahren, Kompensationsmechanismen, räumlich abgestufte Belastungsverteilung), damit eine Unterordnung von Umwelt- und Wohnqualitätsinteressen nicht unter das Infrastrukturziel fällt. Nicht zuletzt eine Vermeidung von Konfliktsituationen wie aktuell Cindy S, Segmented Approach und neues Betriebskonzept bei Westbetrieb wären als Aufgaben einer gelungenen Regionalplanung zu benennen.

10. Rohstoffsicherung und Rohstoffgewinnung

G10.1.1-2 Vorbehaltsgebiete oberflächennaher Lagerstätten

Z10.2.1-1 Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten, Bestand

Die Festlegung von Vorbehaltsgebieten oberflächennaher Lagerstätten und von Vorranggebieten für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten ist offenkundig in einer Vielzahl der Fälle nicht mit Beteiligung der betroffenen Kommunen, sondern eher im „Kieskannenverfahren“ erfolgt. Exemplarisch wäre Modautal zu benennen: Dem Vorranggebiet im Bereich südlich von Herchenrode kann nicht gefolgt werden, da für das bestehende Steinbruchareal zwar eine Betriebserlaubnis erteilt ist, diese jedoch die

weiter auf Seite 17

Gemeinde Modautal selbst besitzt und dauerhaft nicht nutzt. Eine zukünftige Realisierung des Vorbehaltsgebiets südöstlich von Webern indes dürfte bereits daran scheitern, dass sich dieses innerhalb des FFH-Gebiets Buchenwälder des Vorderen Odenwaldes befindet. Andere Kommunen wie zum Beispiel Messel und Pfungstadt sind in ähnlicher Weise gleichsam betroffen. Die Festlegung der Gebiete ist im Rahmen der Abwägung aus unserer Sicht neu zu beurteilen.

Abschließend ist hinsichtlich des Entwurfs zum Regionalplan Südhessen 2025 darauf zu verweisen, dass dieser eine Reihe teils wichtiger Neuerungen beziehungsweise Ergänzungen enthält.

Gleichermaßen erscheint er aber hinsichtlich der aktuellen Problematiken als teilweise unzureichend. Es wäre daher geboten, auf Grund der Erfordernisse in den Bereichen demographische Entwicklung, Wohnraumbedarf, Verkehrsinfrastruktur, Erhalt des Wirtschaftsstandortes, Umwelt- und Klimaschutz sowie ländlicher Raum eine weiterführendere nachhaltige Gesamtbetrachtung vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Lutz Köhler

Erster Kreisbeigeordneter