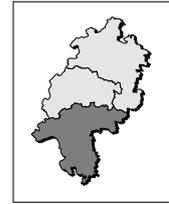


REGIONALVERSAMMLUNG SÜDHESSEN

Regierungspräsidium Darmstadt



- Geschäftsstelle -

Drucksache für die Regionalversammlung Südhessen

Nr.: VIII / 134.1

Az. III 31.1 - 93 b 10/01	Sitzungstag: 04.03.2016 (HPA) 11.03.2016 (RVS)	Tagesordnungspunkt : -3- -3-	Anlagen : -1-
---------------------------	--	------------------------------------	------------------

Antrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt auf Zulassung einer Abweichung von den regionalplanerischen Festlegungen des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 (RPS/RegFNP) zur Ausweisung von Gewerbeflächen im Bereich der Kelley-Barracks

Sehr geehrte Damen und Herren,

den folgenden Beschluss empfehle ich Ihnen:

Dem beabsichtigten Abschluss des Abweichungsverfahrens entsprechend der Vorlage der Oberen Landesplanungsbehörde wird zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

Lindscheid.

Regierungspräsidentin

Durchführung des § 8 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) sowie des § 6 Raumordnungsgesetz (ROG)**Antrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt auf Zulassung einer Abweichung vom Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 zur Ausweisung von Gewerbeflächen im Bereich der Kelley-Barracks****Entscheidung**

- I. Die Abweichung von Ziel Z3.4.2-4 und Z3.4.2-7 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 wird mit den unter II. genannten Maßgaben zugelassen.
- II. Maßgaben:
 1. Bei der weiteren, konkretisierenden Bauleitplanung im Bereich W 46 ist - abgesehen von dem im Bereich des Bebauungsplanes W 46.2 ausnahmsweise zulässigen Bio-Markt bis max. 800 qm Verkaufsfläche - zentrenrelevanter Einzelhandel auszuschließen.
 2. Für die Fernverkehrsstrecke, Planung ist die Konkretisierung des gemäß Ziel Z5.1-10 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 festgelegten Trassenkorridors im Flächennutzungsplan durch geeignete Planzeichen zu vermerken.
- III. Die als Anlage beigefügte Kartenskizze ist Bestandteil dieses Bescheides.

Begründung**I.****A. Zusammenfassende Antragsbegründung**

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat am 26. November 2015 die Zulassung einer Abweichung von den Zielen des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 zur Ausweisung von Gewerbeflächen im Bereich der Kelley-Barracks beantragt.

Da die Entwicklung gewerblicher Bauflächen in diesem Bereich nicht den Vorgaben des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 entspricht, der das ehemalige Kasernengelände als „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ festlegt, ist die Zulassung einer Abweichung erforderlich, um die städtische Konzeption einer gewerblichen Nutzung auf Flächennutzungs- und Bebauungsplanebene umsetzen zu können.

I. Bestandssituation

Die Fläche des am südwestlichen Stadtrand zwischen Gewerbestrukturen im Norden und Osten sowie Waldflächen im Westen gelegenen Areals der ehemaligen Kelley-Barracks beträgt einschließlich dazugehöriger Waldflächen (ca. 4 ha) rund 30 ha.

Sie gliedert sich derzeit in ehemalige Mannschafts-, Freizeit-, Verwaltungs-/Lager- und Werkstattbereiche. Entlang der Eschollbrücker Straße befinden sich die ehemaligen Mannschaftsunterkünfte mit fünf Gebäuden. Alle Gebäude sind teilweise oder vollständig renoviert und aufgrund ihres guten bzw. verwertbaren Zustandes für die temporäre Unterbringung von Flüchtlingen vorgesehen.

Im mittleren Bereich befinden sich verschiedene Verwaltungsgebäude, eine Kantine und ein kleineres Kirchengebäude, die ebenfalls seit ihrer Errichtung bereits teilrenoviert wurden. Im südlichen Teil des Geländes sind ein Freizeitbereich mit Tennis- und Basketballfeld sowie ein Grillplatz angeordnet. Im Süden, Westen und Norden verfügt das Gelände über größere Stellplatzflächen und verschiedene teilrenovierte Werkstatthallen.



Abbildung 1: Schrägluftbild Kelley-Barracks.

Luftbild (ohne Maßstab): Wissenschaftsstadt Darmstadt, 2006.

II. Anlass der Planung

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt begründet ihren Antrag auf Ausweisung von Gewerbeflächen in diesem Bereich damit, dass nach Aufgabe der militärischen Nutzung der ehemaligen Kasernenareale Kelley-Barracks und Nathan-Hale-Depot im Jahre 2008 die frei gewordenen Flächen nun einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Für die Stadt stellen diese Flächen ein bedeutendes Potential für die künftige städtebauliche Entwicklung dar. Darmstadt sei aufgrund der raumstrukturellen Gegebenheiten und

Restriktionen auf die bauliche Weiterentwicklung bestehender Strukturen angewiesen (Innenentwicklung).

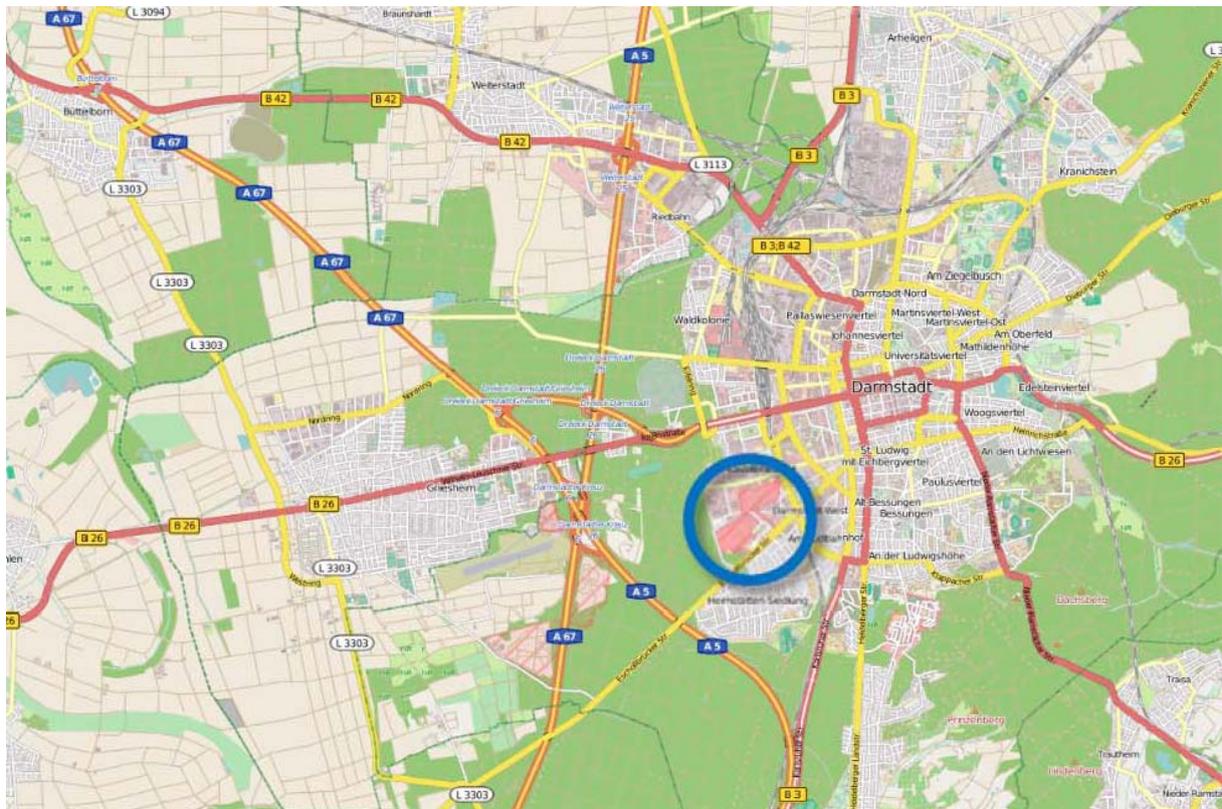


Abbildung 2: Lage der Konversionsflächen West im Stadtgebiet.

Plangraphik (ohne Maßstab): AS&P - Albert Speer & Partner GmbH auf Basis von OpenStreetMap, Zugriff am 09.11.2015

Insbesondere aufgrund der vorwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägten Umgebung der verkehrsgünstig gelegenen Konversionsflächen und der hier zu beobachtenden allgemeinen dynamischen Entwicklung im gewerblichen Bereich ist es Ziel und Zweck der städtischen Planung, einen neuen Stadtbereich mit überwiegend gewerblicher Nutzung zu entwickeln. Die Standorte seien gleichermaßen geeignet, den Erweiterungs- und / oder Verlagerungsbedarf ortsansässiger Gewerbebetriebe zu befriedigen und Neuansiedlungen zu ermöglichen.

Schon frühzeitig nach Aufgabe der militärischen Nutzung haben diverse gewerbliche Anrainer im Umfeld der beiden ehemaligen Kasernenareale, den Ausführungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt zufolge, Erweiterungswünsche und Entwicklungsbedarf angemeldet. Seit Jahren verzeichne die Stadt Darmstadt rund um die beiden ehemaligen Kasernenareale einen steigenden Expansionsbedarf mehrerer ortsansässiger Gewerbebetriebe, der sich durch bauliche Erweiterungsabsichten äußert. So seien in jüngerer Vergangenheit bereits mehrere Neubauten im weiteren Umfeld entstanden, so zum Beispiel das Porsche-Zentrum in der Hilpertstraße (Firma Autohaus J. Wiest & Söhne GmbH, Fertigstellung 2009) oder das erst kürzlich erbaute Forschungsgebäude der EUMETSAT im Bereich des Technologie-Zentrums Rhein Main in der Eumetsat-Allee (Fertigstellung 2015).

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt führt weitere zahlreiche aktuelle Planungen im Umfeld der beiden Konversionsgebiete und Bauvoranfragen bei der Stadt an, die von einem verstärkten Flächen- und Entwicklungsbedarf durch Darmstädter Gewerbebetriebe zeugen. Beispiele hierfür sind

- die angedachten Umstrukturierungsmaßnahmen hinsichtlich einer Büronutzung und Quartiersversorgung im Bereich bereits freigeräumter Grundstücke der Deutschen Telekom in der Georg-Ohm-Straße (nördlich des Nathan-Hale-Depots, im nordöstlichen Bereich des TZ Mains),
- die Erweiterungsplanungen für das Hauptzollamt (Eckgrundstück Hilpertstraße/Kleyerstraße) in südliche Richtung (Grundstück mit ehemaligem Tanklager),
- die Planungen der Firma Krebs & Kiefer Ingenieure GmbH für einen 8-geschossigen Büroneubau südlich ihres vorhandenen Firmengebäudes in der Hilpertstraße oder
- der geplante Neubau der Firmenzentrale der KJ Tech Services GmbH mit derzeitigem Sitz in Griesheim (geplantes Bürogebäude mit ergänzenden Hallen, Werkstätten und Service- Einrichtungen sowie Parkierungsflächen, nordwestlich der Kelley-Barracks).

Weitere konkrete Planungen betreffen die Flächen des Nathan-Hale-Depots, die bereits 2014 größtenteils veräußert wurden bzw. sich derzeit in Verkaufsverhandlungen befinden und die in Teilen bereits baulich entwickelt werden:

- Derzeit werden auf einem ca. 6 ha großen Grundstück der Döhler GmbH im südlichen Teil des Nathan-Hale-Depots ein Logistikzentrum mit einem Hochregallager, ein Bürogebäude für 150 Mitarbeiter und ein weiteres Produktionsgebäude errichtet.
- Auf einem 4.300 m² großen Grundstück wird ein Gebäude zu Ausstellungszwecken und Büronutzungen für die Betriebserweiterung der Firma Lacher Großküchen GmbH geplant.
- Weitere Flächen mit einer Größe von rund 2,8 ha dienen der Erweiterung der Firma Autohaus J. Wiest & Söhne GmbH (Unterbringung von Stellplätzen und Lagerflächen, einer Werkstatt, einer Lackiererei sowie weiteren Service-Einrichtungen für Gebrauchtwagen).

Fast die gesamte Fläche des Nathan-Hale-Depots steht, den Ausführungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt zufolge, nach Abschluss der aktuellen Verkaufsverhandlungen demnach für weitere Ansiedlungswünsche nicht mehr zur Verfügung (s. Abbildung 3).

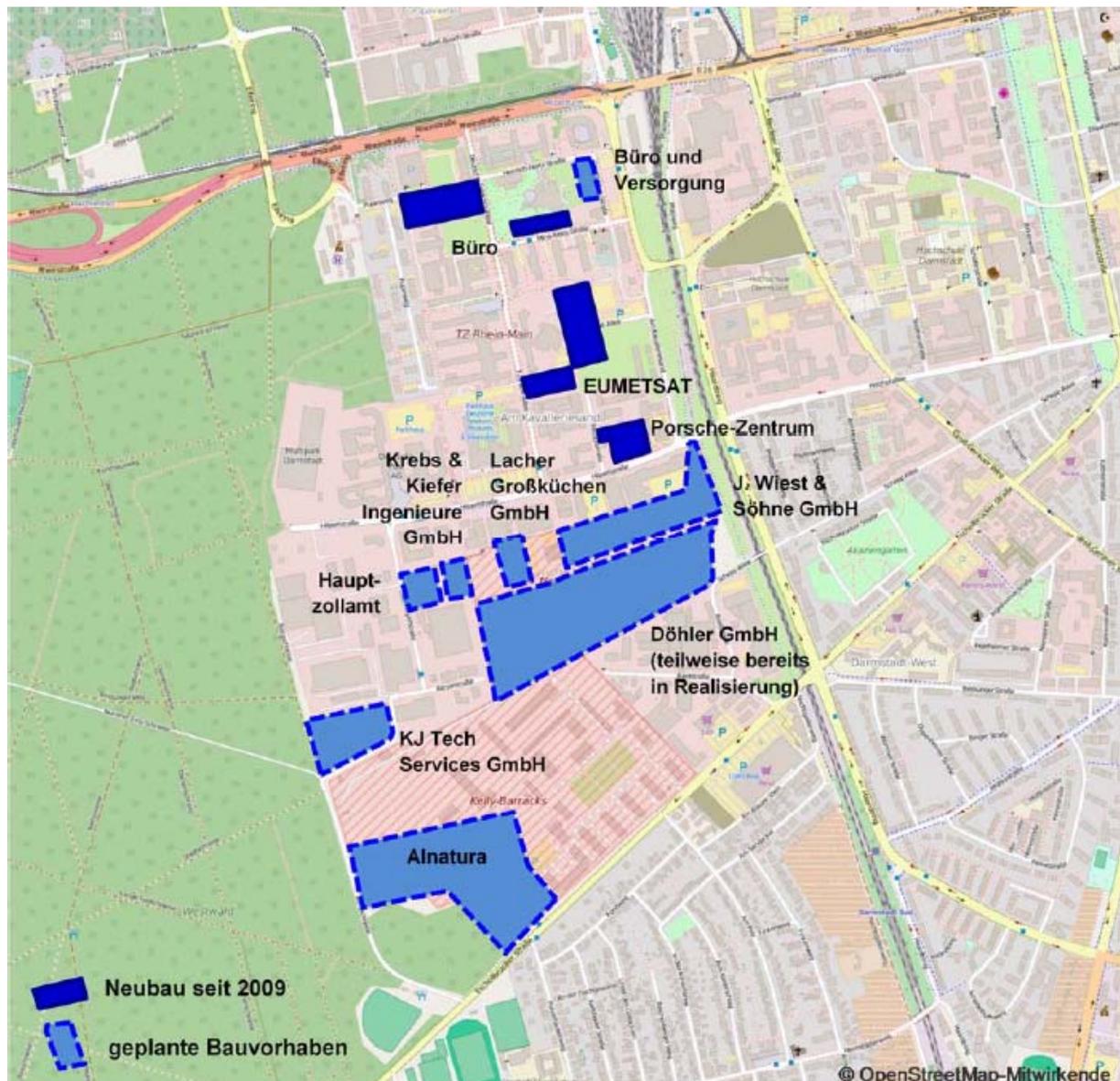


Abbildung 3: Neubauten seit 2009 und geplante Bauvorhaben

Plangraphik (ohne Maßstab): AS&P - Albert Speer & Partner GmbH auf Basis von OpenStreetMap, Zugriff am 09.11.2015.

Umso mehr wird die Erforderlichkeit einer gewerblichen Entwicklung der benachbarten Kelley-Barracks gesehen. Aktuell besteht für den südwestlichen Bereich der Kelley-Barracks der Ansiedlungswunsch der Firma Alnatura Produktions- und Handels GmbH, die in Darmstadt ihre Firmenzentrale mit Büros für 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Mustermarkt, Kindergarten sowie einem Schaugarten errichten möchte. Am derzeitigen Firmensitz in Bickenbach an der Bergstraße bestünden nach Aussage des Unternehmens keine weiteren Entwicklungsmöglichkeiten. Ziel ist es, zeitnah an dem neuen Standort in Darmstadt einen Zentralbereich mit Entwicklungsperspektiven zu schaffen, der Mitarbeitenden, Kunden und der interessierten Öffentlichkeit die Möglichkeit gibt, mehr über die gesamte Bio-Wertschöpfungskette zu erfahren.

Es soll ein attraktiver und öffentlich zugänglicher Campus entstehen, der die Philosophie des Unternehmens repräsentieren soll. Gegenstand der planerischen Überlegungen ist - neben der Unterbringung des neuen Verwaltungsgebäudes „Alnatura-Welt“ mit einer geplanten Bruttogeschossfläche von rund 10.000 m² für rund 500 Mitarbeiter - die Errichtung eines nicht großflächigen Supermarktes (unter 800 m² Verkaufsfläche) im Sinne eines Flagship-Stores, einer „Bioerlebnisfarm“ in Form von Schul- und Pachtgärten zum Anbau von Gemüse und eines Kindergartens. Es soll ein hochattraktiver Standort entwickelt und langfristig gesichert werden. Für den Bau des Verwaltungsgebäudes ist die Verwendung neuester ökologischer Standards vorgesehen. Der geplante Flagship-Store dient insbesondere der Werbung und der Kundenbindung. Dabei stehen der Vorzeigecharakter (Präsenz der Marke Alnatura) und weniger die Nahversorgung im Vordergrund.

Die konzipierte Alnatura-Planungsfläche im südwestlichen Bereich der Kelley-Barracks an der Eschollbrücker Straße stellt nach Auffassung der Wissenschaftsstadt Darmstadt einen prominenten, leicht zugänglichen und verkehrsgünstig gelegenen Standort dar, der dazu geeignet sei, die Verbindung zwischen Stadt- und Naturraum in relativ zentrumsnaher Lage zu unterstreichen und die Stadteingangssituation an dieser Stelle städtebaulich hochwertig zu definieren.

Das Bebauungskonzept sieht - so die Begründung der Stadt weiter - eine lockere Bebauung für die Fläche vor, so dass ein harmonischer Abschluss zwischen einer späteren Bebauung der übrigen Kelley-Barracks bzw. des südlich gelegenen Wohngebietes und den angrenzenden Waldflächen gestaltet werde. Für die geplanten Schul- und Pachtgärten sowie für den Kindergarten könne durch die Nähe des Westwaldes ein naturräumlicher und ökologischer Bezug generiert werden.



Abbildung 4: Campuskonzept Alnatura

Plangraphik (ohne Maßstab): haas-cook-zemmrich Architekten, Stuttgart, März 2015.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt sieht in der Umsetzung des Alnatura-Projekts die Chance, dass sich in Folge der Ansiedlung eines Leitunternehmens der Bio-Branche weitere höherwertige Gewerbebetriebe im Bereich der Kelley-Barracks niederlassen werden, sodass hier eine dem Standort angemessene hohe städtebauliche Qualität entstehen könne.

III. Planung

Die planerische Umsetzung des städtischen Gewerbenutzungskonzepts hat bereits begonnen: Auf Grundlage des informellen Rahmenplans „Konversionsflächen West“ aus dem Jahr 2014 (s. Abbildung 5) wird derzeit der Bebauungsplan W 46 „Kelley-Barracks / Nathan-Hale-Depot“ sowie für einen Teilbereich der vorgezogene Bebauungsplan W 46.2 „Kelley-Barracks Südwest“ (Alnatura-Planungsfläche) aufgestellt (s. Abbildung 6).

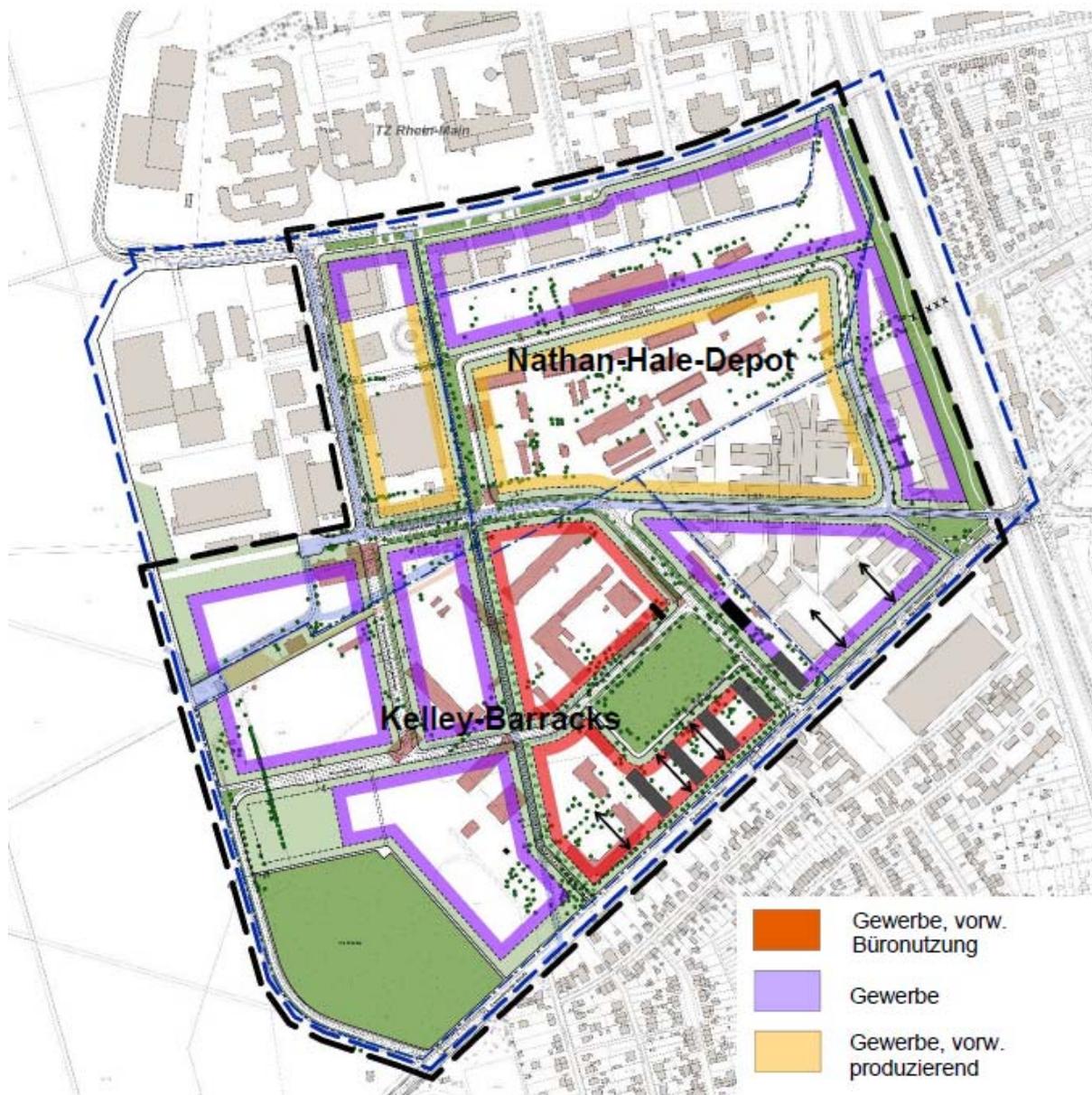


Abbildung 5: Rahmenplan „Konversionsflächen West“

Plangraphik (ohne Maßstab): Büro AG 5, August 2014



Abbildung 6: Geltungsbereiche B-Plan W 46 und 46.2 mit den ehem. Kasernenarealen „Kelley-Barracks“ und „Nathan-Hale-Depot“

Plangraphik (ohne Maßstab): Wissenschaftsstadt Darmstadt, November 2014.

Nördlich der Kelley- Barracks ist im Hinblick auf die Erweiterung des Firmengeländes der Firma Döhler innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans W 46 zudem für einen Teilbereich der Bebauungsplan W 46.1.- Riedstraße Nord in Planung. Parallel wird der Flächennutzungsplan geändert.

IV. Verkehrliche Belange

Die Planung einer -weiteren- gewerblichen Nutzung im Geltungsbereich des Bebauungsplans W 46 „Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot“ bedingt eine Auseinandersetzung mit den Belangen des Verkehrs, der bereits durch die derzeitigen Nutzungen stark gefordert ist. Im Hinblick auf das Ziel, ein leistungsfähiges äußeres und inneres Erschließungssystem unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten zu entwickeln, hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben (Durth Roos Consulting GmbH, Verkehrsuntersuchung Konversionsflächen Kelley-Barracks / Nathan-Hale-Depot in Darmstadt, vom August 2014).

Unter Berücksichtigung der verschiedenen Varianten und Ausbauformen und -stufen und des aus den geplanten Nutzungen zu erwartenden Verkehrsaufkommens wurden Verkehrsqualitäten für relevante Knotenpunkte ermittelt. Im Ergebnis wird festgestellt, dass eine Ertüchtigung des Verkehrsnetzes erforderlich wird. „Das vorhandene Straßennetz ist bereits heute an verschiedenen Punkten überlastet und nicht in der Lage, das prognostizierte Verkehrsaufkommen der Konversionsflächen aufzunehmen. Insbesondere fehlt eine leistungsfähige Anbindung der Konversionsflächen an die Rheinstraße und somit zum übergeordneten Autobahnnetz. Hierfür wurde in einer anderen Verkehrsuntersuchung (...) der erforderliche Ausbau der Verkehrsanlagen untersucht und aufgezeigt“. Zu den wichtigsten Straßennetzergänzungsmaßnahmen zählt der Bau einer zweistreifigen Straße zwischen dem von der Rheinstraße abzweigenden Eifelring und der Hilpertstraße bzw. in Verlängerung über die Bergschneise bis zur Eschollbrücker Straße (Verlängerung Eifelring).

Die Vorplanung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist weitgehend abgeschlossen. Die Planungen werden nach Aussage der Wissenschaftsstadt Darmstadt derzeit konkretisiert und das artenschutzrechtliche Fachgutachten erarbeitet. Ziel ist, die Planfeststellungsunterlagen Mitte 2016 fertigzustellen und beim Regierungspräsidium Darmstadt einzureichen.

Den Ausführungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt zufolge ist beabsichtigt, im Rahmen der weiteren Bauleitplanung auf der Grundlage verkehrsgutachterlicher Untersuchungen die erforderlichen Maßnahmen zur Ertüchtigung des Verkehrsnetzes zu konkretisieren und umzusetzen, damit eine ausreichende Verkehrserschließung für eine gewerbliche Nutzung im Bereich des Bebauungsplans W 46 „Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot“ ermöglicht wird. Im Rahmen der Entwurfserstellung des Bebauungsplans W 46.2 „Kelley-Barracks Südwest“ werde aktuell ein verkehrsplanerischer Fachbeitrag erarbeitet, in dem die Leistungsfähigkeit relevanter Knotenpunkte und die Ausbauerfordernisse dargestellt sind. Unter Berücksichtigung der dort beschriebenen Maßnahmen (u.a. Einrichtung von Linksabbiegestreifen in der Eschollbrücker Straße zur Grundstückerschließung des „Alnatura-Campus“), ist unter verkehrstechnischen Erschließungserfordernissen eine gewerbliche Nutzung im Sinne des Campuskonzeptes der Alnatura Produktions- und Handels GmbH möglich.

V. Regionalplanerische Vorgaben

Bei der Gegenüberstellung der regionalplanerischen Zielvorgaben im Bereich des Bebauungsplans W 46 „Kelley-Barracks/Nathan-Hale-Depot“ bzw. des Bebauungsplans W 46.2 „Kelley-Barracks Südwest“ einerseits und den kommunalen Planungsabsichten und -zielen andererseits wird seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt zunächst festgestellt, dass hinsichtlich der Bauleitplanung im Bereich der ehemaligen Kasernenareale „Kelley-Barracks“ und „Nathan-Hale-Depot“ die städtischen Planungen

- im Bereich der nördlichen und östlichen Teilflächen des Geltungsbereiches W 46 sowie
- im Bereich der südwestlichen Teilflächen des Geltungsbereiches W 46, zugleich Teilflächen des Geltungsbereiches des Bebauungsplans W 46.2

mit den regionalplanerischen Zielvorgaben in Einklang stehen.

Die nördlichen wie auch die östlichen Bereiche des Bebauungsplans W 46 sind entsprechend ihrer bestehenden bzw. konzeptionierten Nutzung im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 bereits als „Vorranggebiete Industrie und Gewerbe, Bestand und Planung“ ausgewiesen.

Im südwestlichen Bereich des Bebauungsplans W 46 bzw. des Bebauungsplans W 46.2 weist der Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 zum einen ein „Vorranggebiet für Forstwirtschaft“ mit einem „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ aus, das der städtischen Planung entsprechend als Waldfläche dargestellt und von Bebauung frei bleiben soll. Zum andern ist die in östlicher Richtung entlang der Eschollbrücker Straße angrenzende Fläche von ca. 2 ha im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 als „Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft“ ausgewiesen. Die von der Wissenschaftsstadt Darmstadt vorgesehene Ausweisung gewerblicher Bauflächen stellt hier keinen Zielverstoß dar.

Auch der im Bereich des Bebauungsplanes W 46.2 geplante Einzelhandelsmarkt (Alnatura-Super-Markt) steht nach Auffassung der Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht im Widerspruch zu regionalplanerischen Zielvorgaben, da lediglich ein kleinflächiger sogenannter Flagship-Store (Verkaufsfläche weniger als 800 m²) vorgesehen sei, der mehr der Werbung der Marke Alnatura und weniger der örtlichen Nahversorgung dienen sollte. Dieser sei, weil sich die Einzelhandelsnutzung unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit bewegt, in dem heute regionalplanerisch ausgewiesenen „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ bereits zulässig.

Für die Ausweisung gewerblicher Bauflächen im übrigen Bereich der Kelley-Barracks das im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 als „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ dargestellt ist, sieht die Wissenschaftsstadt Darmstadt hingegen das Erfordernis einer entsprechenden Abweichungszulassung.

1. Bauleitplanerische Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten (Z3.4.2-4)

a) Bedarf an Gewerbeflächen

Wie die Wissenschaftsstadt Darmstadt ausführt, kann mit der Nutzung der ehemaligen Kasernenareale Nathan-Hale-Depot und Kelley-Barracks ein bedeutendes Flächenpotential revitalisiert werden. Dabei ist es planerischer Anspruch der Stadt, die ehemaligen Kasernenareale nicht isoliert, sondern im städtischen und räumlich-funktionalen Kontext unter Berücksichtigung der nachbarschaftlichen Gegebenheiten und Ansprüche zu betrachten. Dadurch werde eine städtebaulich verträgliche und zielgerichtete Stadtentwicklung im Westen Darmstadts ermöglicht. Zur Verwirklichung

dieser Überlegungen sei es erforderlich, den maßgeblichen Bereich bauleitplanerisch als Gewerbegebiet darzustellen bzw. auszuweisen.

Dem steht die aktuelle - auf der seinerzeitigen Nutzung als Housing Area für die amerikanischen Streitkräfte basierende - regionalplanerische Festlegung des Areals der Kelley-Barracks als „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ entgegen.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt ist ein für Südhessen wichtiger und attraktiver Gewerbeort. Eine ausreichende Verfügbarkeit attraktiver Gewerbeflächen ist für die Zukunftssicherung der Stadt essentiell, um bestehenden Unternehmen Erweiterungsmöglichkeiten bieten und Neuansiedlungen ermöglichen zu können. Dies bedingt, so die Wissenschaftsstadt Darmstadt, dass stets auch freie Flächen vorgehalten werden müssen. Auf die allgemein steigende Nachfrage nach Gewerbeflächen in der Stadt soll angemessen reagiert werden können. Ziel der Stadt ist es, den attraktiven Gewerbeort Darmstadt in Südhessen zu stärken, weiterzuentwickeln und zukunftsfähig zu gestalten.

Die im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 für die Wissenschaftsstadt Darmstadt skizzierten, entwickelbaren Gewerbeflächen stellen sich angesichts der Nachfragesituation als nicht ausreichend dar.

Im Einzelnen sind hier zu nennen:

- Gewerbefläche am Ortsrand von Wixhausen: Die Fläche dient der Arrondierung des bestehenden Gewerbegebietes, insbesondere sollen hier vorrangig kleinräumige Entwicklungspotentiale für mittelständische Unternehmen (Kleingewerbe, Handwerk und Dienstleistungen) angeboten werden. Aufgrund der Randlage der Fläche wird die Attraktivität des Standortes für Neuansiedlungen von der Wissenschaftsstadt Darmstadt als ungünstig eingestuft.
- Gewerbefläche östlich von Wixhausen in Richtung Messel: Das hier ausgewiesene „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe, Planung“ dient ausschließlich der Erweiterung der dort ansässigen Forschungseinrichtung GSI Helmholtzzentrum für Schwerionenforschung in südliche und östliche Richtung; die Planungen zur Errichtung eines neuen Beschleunigerzentrums zu Forschungszwecken sind weitgehend abgeschlossen. Weitere Gewerbeansiedlungen an diesem Standort sind weder vorgesehen noch möglich.
- Gewerbefläche „Ehemaliges Eisenbahn-Ausbesserungswerk“: Die Fläche ist Teil des größten Gewerbegebietes der Stadt (Gewerbegebiet Nordwest) und wird seit 2002 im Rahmen eines umfangreichen Stadtumbaus („Rochade“) baulich entwickelt (u.a. Neubauten für den EAD (Eigenbetrieb für kommunale Aufgaben und Dienstleistungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt), neues Verteilerzentrum der Post, Gasturbinenkraftwerk, Neubau ENTEGA Energie GmbH). Weitere größere Entwicklungspotentiale sind hier nicht vorhanden. Die vorhandenen Freiflächen (ca. 3 ha) im Nordosten unterliegen darüber hinaus aufgrund der Nachbarschaft des Chemiewerks der Firma Merck KGaA den Bestimmungen der Seveso-III-Richtlinie/Störfallverordnung (Achtungsabstand) und schränken die Entwicklungsmöglichkeiten zusätzlich ein.

- Gewerbefläche „Nathan-Hale-Depot“: Die Fläche dient insbesondere der Deckung des Expansionsbedarfs dort ansässiger benachbarter Gewerbebetriebe. Ein Großteil der Flächen wurde bereits verkauft und erste Baumaßnahmen genehmigt.
- Gewerbefläche „Griesheim Airfield“: Das Gelände verfügt nur über eine geringe Attraktivität im Hinblick auf die gewerbliche Vermarktung (Fehlen vorhandener Unternehmen mit Erweiterungsbedarf, höherer Gewerbesteuerhebesatz im Vergleich zur benachbarten Gemeinde Griesheim). Davon unbenommen werden derzeit Verkaufsverhandlungen mit einem Interessenten geführt.

Angesichts der aktuellen Gewerbeflächenauslastung bzw. -nutzungsmöglichkeiten ist die Entwicklung der Konversionsflächen im westlichen Stadtgebiet nach Darlegung der Wissenschaftsstadt Darmstadt von großer Bedeutung für die weitere Stärkung und Entwicklung des Gewerbebestandes Darmstadt in der Region Südhessen. Neben den bereits angelaufenen baulichen Maßnahmen im Bereich des Nathan-Hale-Depots und den Planungen auf sonstigen Frei- und Entwicklungsflächen im Umfeld, insbesondere zur Befriedigung der steigenden Nachfrage nach Erweiterungsflächen ansässiger Gewerbebetriebe, besteht das größte Entwicklungspotential im Bereich des brach liegenden Areals der Kelley-Barracks.

b) Wohnsiedlungsflächenbedarf (Z3.4.1-4)

Mit der kommunalen Planungsabsicht einer gewerblichen Nutzung im Bereich der Kelley-Barracks wird die im Regionalplan festgelegte Gesamtfläche der „Vorranggebiete Industrie und Gewerbe, Bestand und Planung“ um 26 ha erhöht. Im Gegenzug wird die Gesamtfläche der „Vorranggebiete Siedlung, Bestand“ um 24 ha reduziert (Anmerkung: Die Differenz von 2ha entsprechen dem für die angestrebte gewerbliche Nutzung hinzuzurechnenden „Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft“). Damit verbindet sich automatisch auch eine Verkleinerung der Flächen, die zur Deckung und Unterbringung des regionalplanerisch festgelegten maximalen Wohnflächenbedarfs in Frage kommen (vgl. Z.3.4.1-4 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010). Der Regionalplan Südhessen / Regionale Flächennutzungsplan 2010 sieht im Planungsraum bis 2020 für die Wissenschaftsstadt Darmstadt einen maximalen Bedarf an Wohnbauflächen von 160 ha. Diesen Bedarf deckt die Wissenschaftsstadt Darmstadt durch Aktivierung von Potentialflächen im Innenbereich sowie Konversionsflächen (z.B. Lincoln-Siedlung, Jefferson-Siedlung), tatsächlich neue „Vorranggebiete Siedlung, Planung“ weist der Regionalplan Südhessen / Regionale Flächennutzungsplan 2010 nicht aus.

Die ehemals militärisch genutzten Kelley-Barracks stellt der Regionalplan Südhessen / Regionale Flächennutzungsplan 2010 als „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ dar. Die Entwicklung einer Wohnnutzung ist in diesem Bereich nach Auffassung der Wissenschaftsstadt Darmstadt jedoch nicht nur aufgrund der genannten positiven Standorteigenschaften im Hinblick auf eine gewerbliche Nutzung, sondern auch wegen möglicher Immissionsbelastungen, die sowohl von vorhandenen Gewerbebetrieben ausgehen können (Gewerbelärm) als auch aus dem hohen Verkehrsaufkommen der vorhandenen und geplanten Straßen im Geltungsbereich resultieren können

(Verkehrslärm), unzweckmäßig. Angesichts der von Gewerbenutzungen und -strukturen dominierten nördlichen und östlichen Bereiche wird eine Wohngebietsentwicklung in isolierter Lage zudem den städtebaulichen Zielvorstellungen der Stadt nicht gerecht.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt sieht ungeachtet der Gewerbe-Planung im Bereich der Kelley-Barracks eine künftige, dem Wohnbauflächenbedarf entsprechende Flächenentwicklung bis zum Jahr 2020 nicht gefährdet. Zum einen finden, so die Wissenschaftsstadt Darmstadt, innerhalb des Stadtgebietes derzeit zahlreiche Nachverdichtungen und Umnutzungen auf kleinräumiger Ebene statt bzw. werden planerisch vorbereitet. Beispiele sind die Aufstockung von Gebäuden der 1950er Jahre in der sog. Postsiedlung (ca. 500 m westlich vom Plangebiet) oder die maßvolle Verdichtung des von Einfamilienhäusern dominierten Komponistenviertels am östlichen Stadtrand.

Zum anderen stünden aktuell insbesondere die knapp 60 ha umfassenden Konversionsgebiete Lincoln-Siedlung, Cambrai-Fritsch-Kaserne und Jefferson-Siedlung im südlichen Stadtgebiet im Fokus der Stadtplanung. Die Gebiete sollen zu Wohnzwecken entwickelt werden. Gemäß der aktuellen Rahmenplanung Bessungen-Süd sind hier insgesamt rund 2.500 Wohneinheiten für 5.500 Einwohner in Planung.

Auch für das 2017/2018 freiwerdende Klinik-Areal an der Heidelberger Landstraße im südlichen Stadtteil Eberstadt wird ein Entwicklungspotential zur Schaffung von 250 Wohneinheiten gesehen. 200 weitere Wohneinheiten können nach dem im Herbst 2015 erfolgten Verkauf des ehemaligen EAD-Geländes an der Bessunger Straße an die BPD Immobilienentwicklung GmbH entstehen.

Ferner könnten kleinere Wohnbauflächen für die Eigenentwicklung am Rande der Ortslagen zu Lasten der „Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft“ ausgewiesen werden, da der Regionalplan Südhessen / Regionale Flächennutzungsplan 2010 für die Wissenschaftsstadt Darmstadt keine „Vorranggebiete Siedlung, Planung“ ausweise.

Darüber hinaus prüft die Stadt Darmstadt derzeit sämtliche Gewerbeflächen im Stadtgebiet im Hinblick auf ihre Eignung zu Wohnbauzwecken. Hervorzuheben sind folgende aktuelle planerische Überlegungen:

- Auf dem Gelände der ehemaligen Prinovis-Druckerei wird derzeit ein städtebauliches Konzept zur Konversion des ehemals gewerblich genutzten Areals erarbeitet. Es ist vorgesehen, hier ein Mischgebiet mit einem hohen Anteil Wohnen zu entwickeln.
- Im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens zur Aufnahme des im Nordwesten der Stadt gelegenen „Pallaswiesen-/Mornewegviertels“ in das Förderprogramm „Soziale Stadt“ ist vorgesehen, ein Integriertes Handlungskonzept zu erarbeiten. Zielsetzung ist, die im „Pallaswiesen-/Mornewegviertel“ vorhandenen Wohninseln im Norden und Süden zu stabilisieren, zu verknüpfen und städtebaulich weiter zu entwickeln und im Gegenzug Gewerbeflächen zu konzentrieren. Dabei soll geprüft werden, inwieweit Wohnnutzungen entwickelt, gestärkt und ausgebaut werden können.
- Planerische Überlegungen werden aktuell auch für das Gelände des ehemaligen Verlagsgebäudes des „Darmstädter Echo“ (südwestlich des Stadtzentrums) an der

Holzhofallee dahingehend angestellt, das Areal künftig als Mischfläche mit anteiliger Wohnnutzung zu entwickeln.

Aufgrund dieser planerischen Überlegungen und Maßnahmen sieht die Wissenschaftsstadt Darmstadt für den Planungszeitraum 2020 ein den regionalplanerischen Konzeptionen entsprechendes Wohnbauflächenpotential - auch ohne Einbeziehung des Areals der Kelley-Barracks - als gegeben an.

2. Flächenwert für Gewerbe (Z3.4.2-7)

Die Entwicklung neuer Gewerbeflächen findet auf Basis des im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 für die Wissenschaftsstadt Darmstadt festgelegten maximalen Gewerbeflächenbedarfs statt. Der Flächenwert für neue Industrie- und Gewerbegebiete wurde für die Wissenschaftsstadt Darmstadt auf maximal 79 ha festgelegt (s. Tabelle 3 zu Ziel Z3.4.2-7 Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010).

Eine tatsächliche Überschreitung der Obergrenze von 79 ha wird seitens der Wissenschaftsstadt Darmstadt vor dem Hintergrund der zuvor unter A.V.1. a) beschriebenen Nutzungseinschränkungen einiger der im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 aufgenommenen Potentialflächen zwar als unwahrscheinlich angesehen, dennoch wird eine Abweichung von Ziel Z3.4.2-7 für den Fall, dass sich durch eine vollständige gewerbliche Entwicklung der Kelley-Barracks auf einer Fläche von 26 ha der regionalplanerisch zugewiesene Flächenwert von 79 ha erhöhen kann, beantragt.

Die Möglichkeit, den der Wissenschaftsstadt Darmstadt zugewiesenen Flächenwert für neue Industrie- und Gewerbeflächen überschreiten zu können, wäre aus Sicht der Stadt zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des für Südhessen wichtigen Gewerbebestands des Oberzentrums Darmstadt jedenfalls gerechtfertigt.

3. Trasse der ICE-Neubaustrecke (Z5.1-10)

Das ehemalige Kasernenareal der Kelley-Barracks befindet sich in einem Bereich, für den der Regionalplan Südhessen / Regionale Flächennutzungsplan 2010 die Trassenvarianten III A und IV A zur Realisierung der Schienenverkehrs-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar aufgenommen hat. Die Trassenkorridore der beiden Varianten sind in der Karte des Regionalplans Südhessen im Maßstab 1:100.000 nur als grobe Linie erkennbar (s. Abbildung 7).

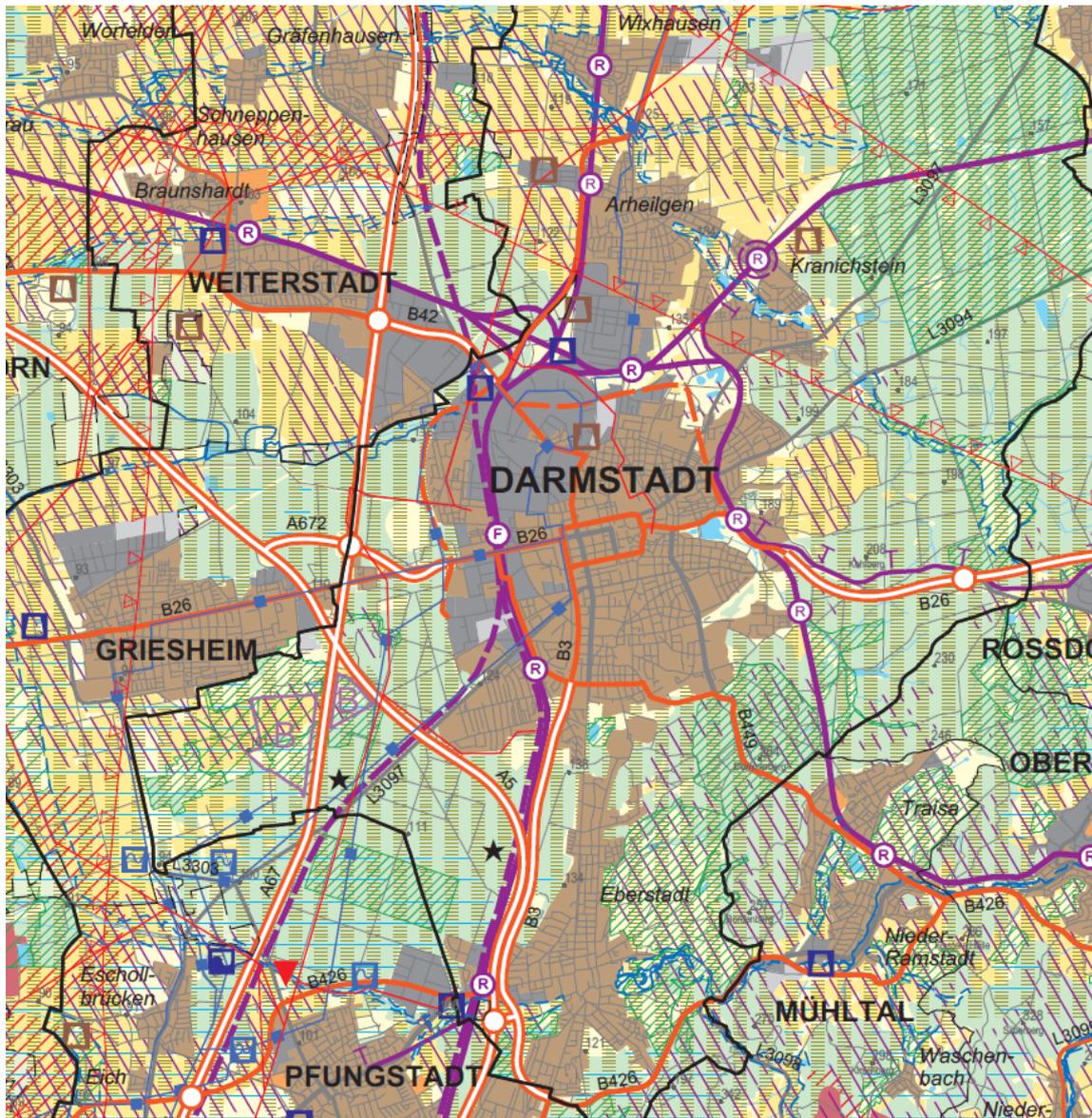


Abbildung 7: Auszug Karte RPS/RegFNP 2010 im Maßstab 1:100.000

Karte: Regierungspräsidium Darmstadt

Während für die Trassenvariante IV danach kein potentieller Konflikt zwischen dem geplanten Trassenverlauf und einer künftigen sonstigen baulichen Gewerbenutzung besteht, da die Trasse im Geltungsbereich in räumlicher Nähe zu den bestehenden Bahngleisen (Rhein-Neckar-Bahn) geführt werden soll, quert die Trassenvariante III A bogenförmig die ehemaligen Kasernenareale (s. Abbildung 8).

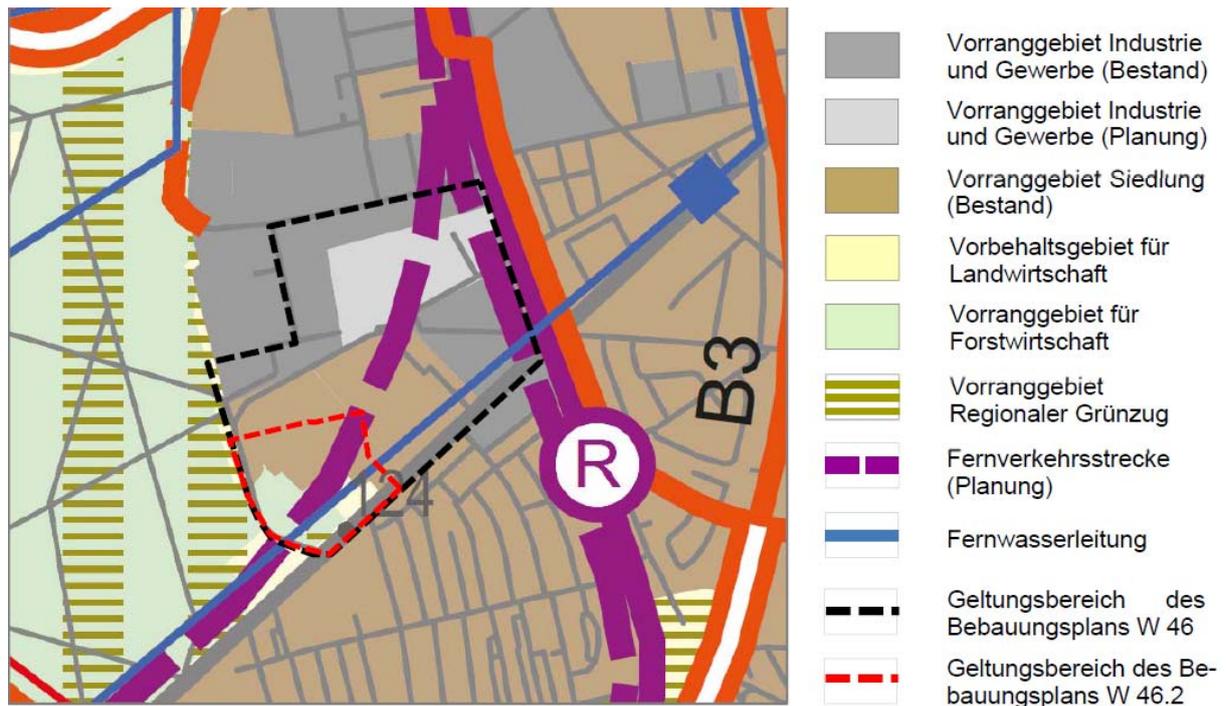


Abbildung 8: vergrößerter Auszug Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010 Südhessen mit Plangebiet.

Plangraphik (ohne Maßstab): Regierungspräsidium Darmstadt / AS&P - Albert Speer & Partner GmbH, November 2015.

Da im räumlich eng begrenzten Bereich der Trassenkorridore der als Ziele gekennzeichneten Neu- und Ausbauvorhaben entgegenstehende Raum- und Nutzungsansprüche ausgeschlossen sind, stellt sich die Frage, ob es sich bei den kommunalen Planungsabsichten zur Gewerbeentwicklung mit entsprechender Erschließung um einen dem Trassenkorridor der Variante III A entgegenstehende Raum- und Nutzungsanspruch handelt.

Aus Anlass der Antragstellung auf Zielabweichung für den Bereich der Kelley-Barracks wurde die Planung für den Trassenverlauf der Variante III A (Querspange) südlich des Darmstädter Hauptbahnhofs in Form von Linienvarianten durch das Büro Krebs und Kiefer Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH, Darmstadt, aktualisiert. Dabei wurden die Rahmenbedingungen, die sich seit der Durchführung des Raumordnungsverfahrens zwischen 2002 und 2004 (neues Zielkonzept für die Neubaustrecke, Entwicklungsmöglichkeiten der Konversionsflächen, bauliche Entwicklungen im Trassenbereich und damit geänderte Entwurfparameter) geändert haben, berücksichtigt. Diese aktualisierte Planung stellt sich in Form der Linienvarianten A, B, C1 und C2 dar (s. Abbildung 9).

Durch die Aktualisierung und Detaillierung der Planung für die Trassenvariante III A in Form von Linienvarianten, so die Stadt Darmstadt in ihrer weiteren Begründung, werde ein Planungskorridor definiert, in dem die derzeit bekannten technischen, wirtschaftlichen und regionalplanerischen Aspekte berücksichtigt seien. Bei kleinräumigen und räumlich begrenzten Abweichungen von der ROV-Linie im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung in Form von Linienvarianten sei anzunehmen, dass ein Zielverstoß zu regionalplanerischen Vorranggebietsausweisungen nicht vorliege. Den einzelnen Linienvarianten sei - analog zur Trassenvariante IIIA - zu attestieren, dass sie mit den Zielen der Raumordnung grundsätzlich vereinbar seien.

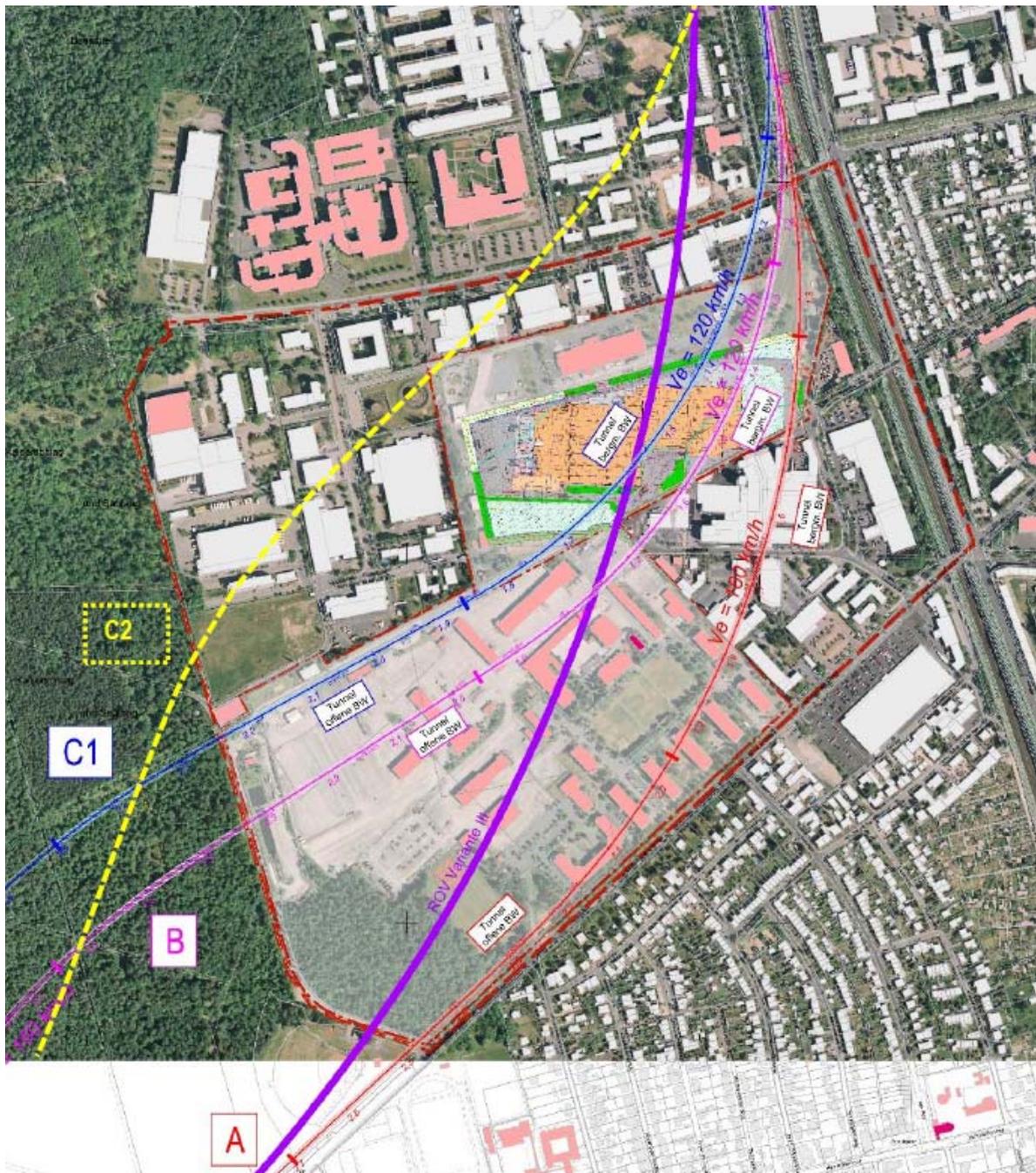


Abbildung 9: Linienvarianten A, B, C1 und C2, Stand: November 2015

Plangraphik (ohne Maßstab): Krebs und Kiefer Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH / AS&P - Albert Speer & Partner GmbH, November 2015.

Wie der Antragsbegründung zu entnehmen ist, wurde die Linienvariante C2, die mit einem sehr langen Tunnel in bergmännischer Bauweise unter bestehender Bebauung geführt werden müsste, insbesondere wegen des hohen baulichen und finanziellen Aufwands und mangelnder Optimierungsmöglichkeiten nach Abstimmungsgesprächen der Wissenschaftsstadt Darmstadt, der Deutschen Bahn AG, des Regierungspräsidiums Darmstadt sowie des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft Energie, Verkehr und Landesentwicklung im September 2015 verworfen.

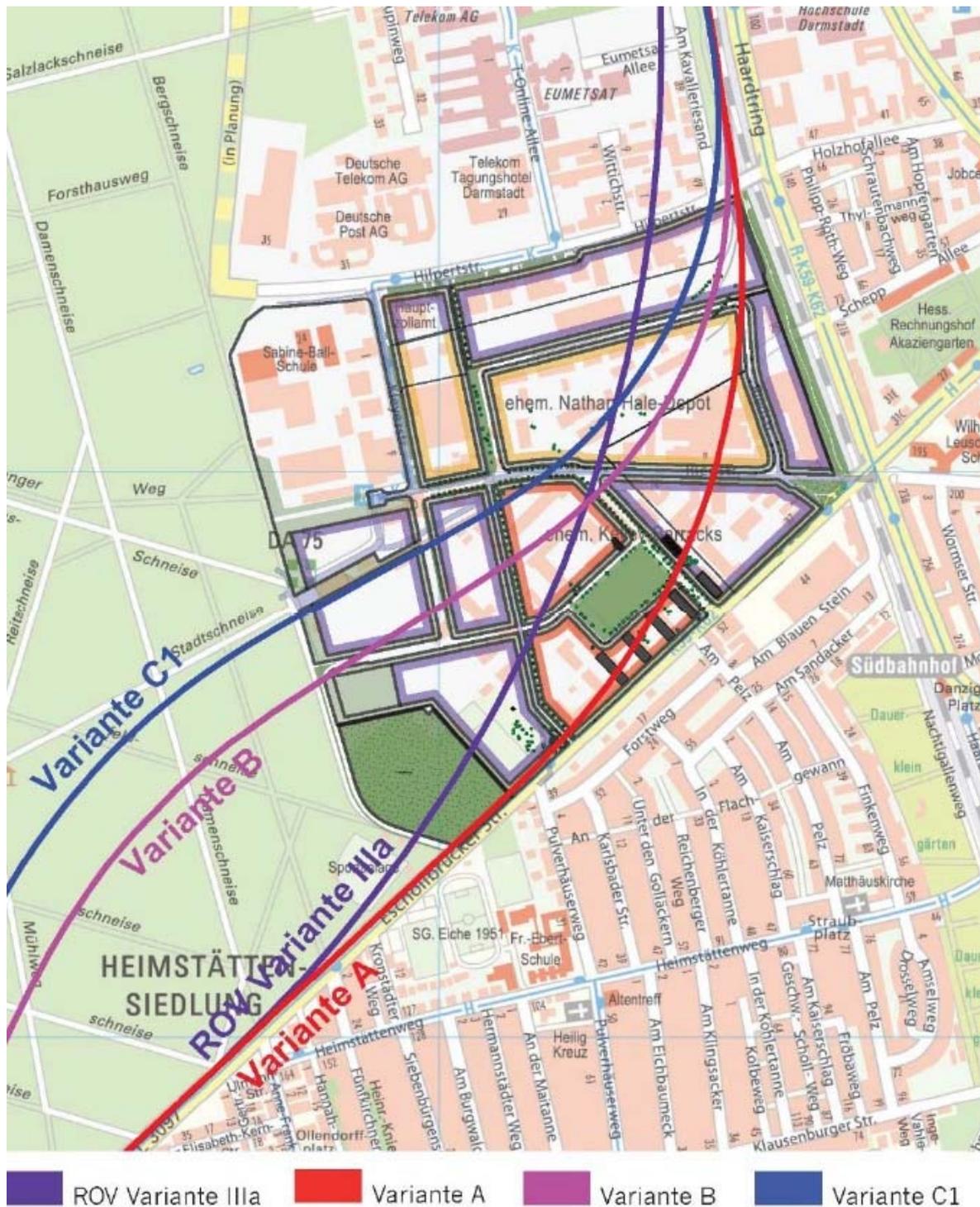


Abbildung 10: Linienvarianten A, B und C1 im Rahmenplan, Stand: November 2015

Plangraphik (ohne Maßstab): Stadtplanungsamt Darmstadt, November 2015.

Bei den verbleibenden Linienvarianten kann nach Auffassung der Wissenschaftsstadt Darmstadt bei näherer Betrachtung die Zielkonformität im Hinblick auf Vorranggebiete „Regionaler Grünzug“ und „Forstwirtschaft“ sowie Ziel Z5.1-10 und den Auflagen / Maßgaben aus der damaligen landesplanerischen Beurteilung zum Raumordnungsverfahren (23. Juni 2004) festgestellt werden.

Die einzelnen Linienvarianten A, B, und C1 stünden, unter der Maßgabe, dass im Rahmen der weiteren Bauleitplanung (Erarbeitung der Entwürfe der Bebauungspläne W 46 und W 46.2) eine planerische Konzeption entwickelt wird, bei der die Anforderungen an die Trassenvarianten und ein möglicher Flächenbedarf berücksichtigt werden, nicht im Widerspruch zu der Zielaussage, dass im räumlich eng begrenzten Bereich der Trassenvariante III A entgegenstehende Raum- und Nutzungsansprüche ausgeschlossen sind. Darüber hinaus wird festgestellt, dass im Hinblick auf die kommunalen Planungsabsichten zur Errichtung einer neuen Firmenzentrale der Alnatura Produktions- und Handels GmbH mit ergänzenden Nutzungen (Bebauungsplan W 46.2) die Variante C1 den Geltungsbereich nicht quere (räumliche Aussparung) und die Variante B diesen nur in einem Teilbereich berühre, der nicht für eine künftige bauliche Nutzung in Betracht kommt.

In der dem Abweichungsantrag beigefügten „Expertise zur Zielkonformität“ des Büros Infrastruktur & Umwelt vom 26. November 2015 heißt es dazu, „dass der Zielkonflikt (...) vermieden wird, wenn im Weiteren eine der Linien B oder C1 weiter verfolgt wird. Dies setzt voraus, dass bei der weiteren Bauleitplanung in angrenzenden Bereichen die Realisierung einer der Linien möglich bleiben muss, um so den Zielkonflikt zu vermeiden. Inwieweit dies bereits durch die geplante Tieflage (Tunnel) im Bereich der gesamten Konversionsfläche gewährleistet ist, muss in den jeweiligen Bauleitplanverfahren mit dem bis dahin erzielten Planungsfortschritt für die Neubaustrecke bzw. durch den Planfeststellungsbeschluss geklärt werden. Ein großer Teil der Tunnelstrecken ist (...) bereits durch die mittlerweile bestehende Bebauung (Anmerkung: wie unter II., S.3/4 beschrieben) erforderlich. Die städtebauliche Planung kann somit auf die in Tunnelbauweise unter diesem Gebiet verlaufende Trasse Rücksicht nehmen.“

Es wird weiterhin festgestellt, dass mit den Linienvarianten die „Vorranggebiete Regionaler Grünzug“ sowie „- Forstwirtschaft“ außerhalb des dem Abweichungsantrag zugrundeliegenden Plangebiets in unterschiedlicher Ausprägung betroffen sind. Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass sich die Linienvarianten aus quantifizierender Sicht (Flächen, Längen) hinsichtlich der Ziele „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ und „Vorranggebiet für Forstwirtschaft“ nicht erheblich zum im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 festgelegten Trassenkorridor unterscheiden. Beim Vergleich der Linienvarianten A, B und C1 im Hinblick auf die Durchfahrungsängen liegt die Differenz zum raumordnerisch festgelegten Trassenkorridor unter 100 m (der Vergleich erfolgt auf dem Abschnitt, in dem die Linien unterschiedlich geführt werden, d.h. km 0,0 bis zum Vereinigungspunkt ca. 1.400 m südwestlich der Kreuzung L3097/BAB5).

Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch die Varianten A, B und C1 ist im Vergleichsabschnitt ebenfalls sehr gering (maximal 0,2 ha bei Variante A). Insoweit könnten auch alle Linienvarianten grundsätzlich als raumverträglich bzw. als mit den Zielen der Raumordnung vereinbar angesehen werden.

B. Beteiligungsverfahren, Anregungen und Bedenken

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Gebietskörperschaften wurden folgende Anregungen und Bedenken vorgebracht:

I. Regierungspräsidium Darmstadt

1. Dezernat III 31.1 - Regionalplanung, Geschäftsstelle der Regionalversammlung

Das Dezernat III 31.1 stellt fest, dass die im Zielabweichungsantrag konkretisierten Linienvarianten A, B und C 1 noch dem im Regionalplan festgelegten Trassenkorridor der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar zugerechnet werden und als vereinbar mit den Zielen Z5.1-3 und Z5.1-10 angesehen können. Insofern würden keine Bedenken gegen die beabsichtigte Zielabweichung erhoben, wenn die Stadt Darmstadt in den nachfolgenden Bauleitplanverfahren zur 7. Änderung des Flächennutzungsplans (Teilbereich 7.1.) sowie zu den Bebauungsplänen W 46 „Kelly-Barracks/Nathan-Hale-Depot“, W 46.1 „Riedstadt Nord“ und W 46.2 „Kelly-Barracks Südwest“ sicherstelle, dass die durch die Gebiete „Nathan-Hale Depot“ und „Kelly-Barracks“ verlaufende Trasse der im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 in Ziel Z5.1-3 festgelegte Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar weiterhin realisierbar bleibe. Hierzu wird angeregt, die Zulassung einer Abweichung mit einer Maßgabe zu versehen, mit der der Stadt Darmstadt vorgegeben wird, zu den Linienvarianten A, B und C1 einen oder mehrere entsprechende Trassenkorridore für die Schienenstrecke im Sinne des Ziels Z5.1-10 freizuhalten bzw. zu sichern.

Zu den Belangen „Vorranggebiet für Forstwirtschaft“ und „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ werden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Die regionalplanerischen Ausweisungen im südwestlichen Bereich des betroffenen Gebietes bleiben bestehen. Das Vorhaben widerspreche daher den Belangen „Vorranggebiet für Forstwirtschaft“ und „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ nicht. Die im Rahmen des Zielabweichungsverfahrens konkretisierten Linienvarianten A, B und C1 hätten regionalplanerische Auswirkungen über den beantragten Bereich der Zielabweichung hinaus. Die Linienvarianten C1 und B würden - außerhalb der beantragten Abweichungsfläche - bei einer möglichen zukünftigen Umsetzung - mehr Flächen des „Vorranggebietes für Forstwirtschaft“ und des „Vorranggebietes Regionaler Grünzug“ beanspruchen als die Linienvarianten IIIa und A. Diese Belange seien bei Umsetzung der Planung im Rahmen der noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren regionalplanerisch erneut zu prüfen.

2. Dezernat III 33.1 - Straßen- und Schienenverkehr

Das Dezernat III 33.1 hat keine grundsätzlichen Bedenken, weist jedoch auf ein laufendes Planfeststellungsverfahren zur Erneuerung der beiden - nördlich der Konversionsflächen Nathan-Hale-Depot und Kelley-Barracks gelegenen - Brückenbauwerke Hilpertstraße und Stirnweg hin, die die vorgesehene Trassenführung für die Fernverkehrsstrecke tangieren könnten.

Nach Abstimmung mit dem für Infrastrukturfragen zuständigen Dezernat III 31.1 würden die beantragten Brückenbauwerke die Trassen aber nicht unmöglich machen, da auch nach dem Ersatzneubau der Brücken zwei zusätzliche Gleise durch Umbaumaßnahmen noch eingebaut werden könnten.

3. Dezernat V 53.1 - Naturschutz (Planungen und Verfahren)

Aus Sicht des Dezernates V 53.1 bestehen zur der beantragten Abweichung von dem Ziel „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ zur Ausweisung von Gewerbeflächen keine grundsätzlichen Bedenken soweit eine umweltverträgliche Trassierung der geplanten Fernverkehrsstrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar hierdurch nicht unmöglich gemacht wird.

Das Dezernat V 53.1 weist darauf hin, dass insbesondere die in den Antragsunterlagen als B und C1 bezeichneten Varianten sich westlich der Siedlungsflächen in den Wald entwickeln würden und nicht mit anderen Verkehrswegen gebündelt seien, wie die dem Raumordnungsverfahren zugrundegelegte Variante IIIA. Die Varianten B und C1 würden, soweit keine Tunnellösung - möglichst in bergmännischer Bauweise - erfolge, zu einer Zerschneidung der Waldflächen führen. Die ökologische Funktionen bzw. die positiven Wirkungen des Westwaldes als Teil des Landschaftsschutzgebietes „Stadt Darmstadt“ auf das Stadtgebiet Darmstadts seien in diesem Zusammenhang weder dargelegt noch würden sie in die Beurteilung einfließen. Die im Abweichungsantrag dargelegten neuen Trassenvarianten würden in jedem Fall - noch nicht abschließend zu beurteilende - Eingriffswirkungen auf die westlich unmittelbar angrenzenden Waldflächen entfalten.

Zudem werde nach Umsetzung der im Abweichungsantrag skizzierten städtischen Planungen eine Bündelung der künftigen Fernverkehrstrasse mit der Eschollbrücker Straße, wie es für die in den Antragsunterlagen als „ROV Variante III A“ bezeichnete Trassierung vorsah, voraussichtlich nur noch möglich sein, wenn nach Entwicklung der Bauflächen eine Untertunnelung in bergmännischer Bauweise erfolgt.

4. Dezernat V 52 - Forsten

Das Dezernat V 52 stellt fest, dass durch die geplante Darstellung von Gewerbeflächen im Bereich der Kelley Barracks forsthoheitliche Belange nicht unmittelbar berührt würden. Eine direkte Inanspruchnahme von Waldflächen werde durch die Planung nicht bewirkt und auch nicht vorbereitet. Die im südwestlichen Bereichs des fraglichen Gebiets gelegenen Waldflächen würden hinsichtlich des gestellten Antrags keinen Zielkonflikt aufweisen und seien - schon heute zielkonform - nicht Teil des Antrags.

Allerdings sei ersichtlich, dass forstfachliche/forsthoheitliche Belange bei Verwirklichung einer der die im Zuge der Planung aktualisierten Linienvarianten im Trassenkorridor der künftigen Schienenfernverkehrsstrecke durchaus tangiert würden.

Die Trassenführung der ROV Variante III sei, so das Dezernat V 52 weiter, Ergebnis eines umfangreichen Raumordnungsverfahrens an welchem auch die Forstbehörden beteiligt waren. Im Bereich Kelley-Barracks zeichne sich die Variante ROV III durch geringe Zerschneidungswirkungen für den Westwald Darmstadt bei gleichzeitig optimierter Trassenbündelung aus. Die Realisierung einer der nun aktuell untersuchten Linienvarianten würde zu einem Anstieg der in Anspruch zu nehmenden Waldfläche und einer größeren Zerschneidungswirkung im Darmstädter Westwald führen, sofern die Schienenverkehrsstrecke nicht in bergmännischer Tunnelbauweise geführt werde.

Das Dezernat V 52 weist abschließend noch auf einen Antrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt hin, den Darmstädter Westwald zu Bannwald zu erklären. Die Flächenabgrenzung wäre im Hinblick auf die aktuellen Planungen zu überdenken.

II. DB Netz AG

Die DB Netz AG bemerkt, dass der Antrag umfangreiche Ausführungen zum Umgang mit der im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 enthaltenen Variante III A der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar enthalte. Dem Antrag zufolge sei die grundsätzliche Möglichkeit einer Realisierung der Trassenvariante III A in Form der Linienvarianten A, B und C1 auch bei Umsetzung der kommunalen Planungsabsichten im Hinblick auf eine gewerbliche Nutzung grundsätzlich gegeben. Dabei favorisiere die Stadt Darmstadt im Ergebnis einer Variantenauswahl die Linienführungen B und C1.

Die DB Netz AG macht darauf aufmerksam, dass die Trassenvariante III A des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 eine zweigleisige Hochgeschwindigkeitstrasse darstelle und die im Zielabweichungsantrag untersuchten Trassenvarianten A, B und C1 eingleisig ausgebildet seien. In diesem Zusammenhang weist die DB Netz AG auf ihre Stellungnahme aus 2009 zum damaligen Entwurf des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 hin, mit der u. a. eine Freihaltung für einen Bypass Darmstadt (Ostlage zur BAB A 5) in Verbindung mit einer eingleisigen Führung über Darmstadt Hauptbahnhof begründet und beantragt worden sei.

Die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar sei, so die DB Netz AG, eine der Kernmaßnahmen der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im März 2015 veröffentlichten Maßnahmen. Die Mittelrheinstudie untersuche die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar in unterschiedlichen Planfällen. Eine eingleisige Südanbindung analog der Varianten A, B und C1 sei im Planfall b unterstellt. Die DB Netz AG weist darauf hin, dass bei der Realisierung der Südanbindung analog der Entwicklungsstufe 1 des Zielnetzes der Mittelrheinstudie beachtet werden sollte, dass zur Kostenminimierung in der folgenden Bauleitplanung eine Baufeldfreihaltung für eine möglichst lange oberirdische Trassenführung oder mindestens einer Führung im Trog bzw. Tunnel in offener Bauweise ermöglicht werde.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass Grundlage der Stellungnahme des Landes Hessen zur Mittelrheinstudie u.a. die Abstimmung in der Region gewesen sei, dass die Südanbindung Darmstadts auf Darmstädter Gemarkung verlaufe.

III. Industrie- und Handelskammer (IHK) Darmstadt

Die IHK Darmstadt befürwortet im Interesse der regionalen Wirtschaft die Entwicklung der Kelley-Barracks und des Nathan-Hale-Depots als Gewerbegebiet und begrüßt insbesondere den Ansiedlungswillen der Firma Alnatura Produktions- und Handels GmbH und auch das dargelegte Konzept. Jedoch sieht die IHK bei der von der Stadt Darmstadt geplanten Umsetzung einen Zielkonflikt mit den Vorgaben des Regionalplans Punkt Z 3.4.3-3, wonach auch die Ansiedlung von kleinflächigem Einzelhandel in den „Vorranggebieten Industrie und Gewerbe“ den regionalplanerischen Zielvorgaben widerspreche. Nach Zulassung der beantragten Abweichung von „Vorranggebiet Siedlung“ in „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe“ sei zentrenrelevanter Einzelhandel in diesem Bereich somit nicht (mehr) zulässig. Da Alnatura ein Konzept verfolge, welches mehrere Funktionseinheiten wie Verwaltung, Bio-Erlebnisfarm, Kindergarten, Pachtgärten sowie einem Flagship-Store beinhalte, stellt die IHK die Frage, ob es nicht vertretbar wäre, hier ein Sondergebiet auszuweisen.

Bei der Darstellung der gewerblichen Entwicklung im Stadtgebiet Darmstadt würden im Antrag die freien und entwickelbaren Gewerbeflächen, die im Regionalplan als „Vorranggebiete Industrie und Gewerbe, Planung“ festgelegt seien, betrachtet. Das Gewerbegebiet am Ortsrand von Wixhausen gelte dabei als unattraktiv und somit nicht umsetzungsfähig. Hier stelle sich der IHK die Frage, worauf sich diese Aussage stütze. Die Anbindung an die B3 sei hervorragend und die Randlage sei im Hinblick auf eine Konfliktminimierung mit Wohnnutzungen ideal. Die IHK empfiehlt diese Arrondierungsflächen beizubehalten, gegebenenfalls in verringertem Maß, um somit bereits ansässigen Betrieben die Möglichkeit der Erweiterung nicht zu nehmen.

Die von der Stadt Darmstadt dargelegte Standorteignung der Kelley-Barracks als bedeutender Gewerbestandort von Darmstadt wird von der IHK geteilt. Das Konversionsgebiet sei prädestiniert für eine gewerbliche Nutzung. Die IHK regt allerdings an, das Wohnen generell - auch als Werkwohnungen - auszuschließen. Eine temporäre Unterbringung von Asylbewerbern bedinge den Nachweis von gesunden Wohnverhältnissen ohne umliegende Betriebe in ihrer Gewerbeausübung einzuschränken.

Hinsichtlich der verkehrlichen Belange sieht die IHK die überlastete Verkehrssituation im Antrag richtig beschrieben. Die Situation werde sich durch die Bebauung der Konversionsflächen und der damit verbundenen Zunahme von Kfz- und Lkw-Verkehr verschärfen. Der Bau einer „Westtangente“ von der Rheinstraße über die Hilpertstraße bis zur Eschollbrücker Straße werde daher ausdrücklich befürwortet und sollte in jedem Fall zügig verwirklicht werden.

Darüber hinaus weist die IHK darauf hin, dass im Interesse der bereits auf den Konversionsflächen ansässigen Firmen und deren getätigter Investitionen eine bergmännische Untertunnelung aller angedachten Varianten für die ICE-Trasse bereits jenseits der Hilpertstraße beginnen solle, wie in den Varianten „ROV“ und C1 vorgesehen. Die skizzierte Untertunnelung der Varianten B und A sei hier nicht ausreichend.

IV. Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Seitens des Kreisausschusses des Landkreises Darmstadt-Dieburg wird von der unteren Verkehrsbehörde darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Planung die Auswirkung verkehrlicher Belange bezüglich der Verbindung zur Rheinstraße nachzuweisen sei. Daneben bestehe aus dem Plangebiet eine Verbindung von der Eschollbrücker Straße (L 3097) über die L 3303 und die B 426 zur BAB A 5 oder über die L 3097 direkt zur B 426 und die BAB A 5 mit den Ortsdurchfahrten von Pfungstadt/Eschollbrücken und Pfungstadt/Eich. Diese beiden Verbindungen sollten in die Prüfung verkehrlicher Belange aufgenommen werden.

Im Rahmen der vorliegenden Planung sollte sichergestellt werden, dass die verkehrlichen Belange im Rahmen der Gewerbeansiedlungen, auch bei Erweiterung des bestehenden Luftreinhalteplans, auf dem Gebiet der Stadt Darmstadt abgewickelt werden und keine Verlagerung auf den Landkreis erfolgt. Daher erscheine es, so die untere Verkehrsbehörde des Landkreises Darmstadt-Dieburg, dringend erforderlich, die verkehrliche Anbindung des Plangebietes an die Rheinstraße als auflösende Bedingung in die Planung aufzunehmen.

V. Weitere Gebietskörperschaften

Seitens der Stadt Pfungstadt wird ausgeführt, dass es zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die Pfungstädter Bürger erforderlich sei, dass das Vorhaben der Stadt Darmstadt nicht die Möglichkeit der zukünftigen ICE-Trassenführung über Darmstädter Gemarkung verbaue. Die durch die Stadt Darmstadt angestellte Untersuchung hinsichtlich der verschiedenen Trassenvarianten der ICE-Führung über die Darmstädter Gemarkung sei sicherlich sinnvoll, jedoch dürfe am Ende nicht die verkehrstechnisch sinnvollste Trassierung mit der Realisierung des Vorhabens ausgeschlossen werden. Aus Sicht der Stadt Pfungstadt ist es daher nicht ausreichend, dass eine der vorgeschlagenen Trassenvarianten ermöglicht werden könne, sondern es müsse die durch die Genehmigungsbehörde angestrebte Lösung frei gehalten werden.

Zudem weist die Stadt Pfungstadt darauf hin, dass einer ICE-Trassenführung entlang der A5 nicht zugestimmt werden könne, da die Trassierung unmittelbar an der Pfungstädter Wohnbebauung entlang führe und somit auch mit Lärmschutzmaßnahmen zu einer höheren Belastung der dort ansässigen Bürger führe.

Die übrigen am Verfahren beteiligten Gebietskörperschaften haben keine Bedenken erhoben oder keine Stellungnahme abgegeben.

II.

Eine Abweichungszulassung ist erforderlich, da die Planung der Wissenschaftsstadt Darmstadt den im Tenor genannten Zielen der Raumordnung widerspricht (dazu A.). Im Hinblick auf die im Bereich der Kelley-Barracks festgelegte Fernverkehrsstrecke Planung ist eine Abweichungszulassung nicht erforderlich (dazu B.). Die sich aus § 6 Abs. 2 Satz 1 ROG ergebenden Voraussetzungen sind erfüllt (dazu C.). Die Ausübung pflichtgemäßen Ermessens ergibt vorliegend, dass die von der Wissenschaftsstadt Darmstadt beantragte Abweichung zugelassen werden kann (dazu D.).

A. Erforderlichkeit der Zielabweichung

Die Abweichungszulassung ist erforderlich. Die von der Wissenschaftsstadt Darmstadt projektierte Planung verstößt gegen folgende Ziele des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010:

- Ziel Z3.4.2-4 (dazu I.);
- Ziel Z3.4.2-7 (dazu II.);
- Ziel Z3.4.3-3 (dazu III.).

I. Verstoß gegen Ziel Z3.4.2-4

Die Planung der Wissenschaftsstadt Darmstadt verstößt zunächst gegen Ziel Z3.4.2-4 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010. Dieses Ziel lautet:

„Die bauleitplanerische Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten hat innerhalb der in der Karte dargestellten „Vorranggebiete Industrie und Gewerbe, Bestand und Planung“ stattzufinden. [...]“.

Die Planung gewerblicher Bauflächen innerhalb des im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 als „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ festgelegten Areals der ehemaligen Kelley-Barracks widerspricht dieser verbindlichen Vorgabe.

II. Verstoß gegen Ziel Z3.74.2-7

Die Planung der Wissenschaftsstadt Darmstadt verstößt auch gegen Ziel Z3.4.2-7 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010. Ziel Z3.4.2-7 lautet:

„Bei der Inanspruchnahme von Flächen für die gewerbliche Nutzung dürfen die den Städten und Gemeinden einschließlich der Reserven in Bebauungsplänen zur Verfügung stehenden Flächen [...] nicht überschritten werden.“

Bei Umsetzung der Planung der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist eine Erhöhung des in Tabelle 3 zu Z3.4.2-7 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für das Oberzentrum Darmstadt konzipierten Flächenwertes von 79 ha Gewerbeflächen gegeben.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat in ihrer Antragsbegründung zwar dargelegt, dass eine tatsächliche Überschreitung der Obergrenze von 79 ha aufgrund der Nutzungseinschränkungen einiger der im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 aufgenommenen Potentialflächen für unwahrscheinlich gehalten wird. Hierauf kommt es jedoch nicht an. Entscheidend sind die sich aus den regionalplanerischen Festlegungen ergebenden Möglichkeiten. Nach Zulassung der beantragten Abweichung ergibt sich für die Wissenschaftsstadt Darmstadt eine Überschreitung des festgelegten Tabellenwertes um 26 ha.

III. Verstoß gegen Ziel Z3.4.3-3

Die Planung der Wissenschaftsstadt Darmstadt verstößt zudem gegen Ziel Z3.4.3-3. Dieses Ziel lautet:

„In den Vorranggebieten Industrie und Gewerbe (Bestand und Planung) widerspricht auch die Ansiedlung von nicht großflächigen zentrenrelevanten Einzelhandelsbetrieben den Zielen der Raumordnung [...].“

Mit der Ansiedlung des geplanten „Flagship- Stores“ mit dem zentrenrelevanten Sortiment eines Vollsortimenters innerhalb eines - nach Zulassung der entsprechenden Abweichung als solches zu behandelnden „Vorranggebiets Industrie und Gewerbe, Planung“ liegt - entgegen der Auffassung der Wissenschaftsstadt Darmstadt - auch insoweit ein Zielverstoß vor. Nach Zulassung der Abweichung ist die Antragsfläche insgesamt so zu behandeln, als sei sie im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 als Vorranggebiet Industrie und Gewerbe, Planung festgelegt. Mit anderen Worten geht die derzeitige Festlegung als „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ vollständig unter.

B. Kein Zielverstoß im Hinblick auf die Ziele Z5.1-3 und Z5.1-10

Im Hinblick auf die gemäß Ziel Z5.1-3 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 geplante Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar und die dazu gemäß Ziel Z5.1-10 im Bereich der Kelley-Barracks vorgesehene Fernverkehrsstrecke Planung ist eine Abweichungszulassung nicht erforderlich. Im Anschluss an den Einleitungssatz, wonach die „folgenden Neubauvorhaben verbindliche, abschließend abgewogene Ziele zur Entwicklung des Schienengrundnetzes“ darstellen, heißt es in Ziel Z5.1-3

„Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar zwischen dem Ausbauende in Neu-Isenburg-Zeppelinheim und der hessischen Landesgrenze bei Viernheim. [...] Die Trasse ist über den Hauptbahnhof Darmstadt zu führen. Zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und dem Viernheimer Dreieck an den BAB A 6/A 67 kann eine der beiden in der Karte dargestellten Trassenvarianten an der A 5 oder A 67 realisiert werden.“

Hierauf bezugnehmend heißt es in Ziel Z5.1-10 weiter:

„Die als Ziele gekennzeichneten Neu- und Ausbauprojekte sind in der Karte als „Fernverkehrsstrecke Planung“, als „Regional-, Nahverkehrs- bzw. S- Bahnstrecke Planung“ oder in der Karte des RegFNP im Ballungsraum als „Ausbaustrecke Schiene“ festgelegt. Im räumlich eng begrenzten Bereich der Trassenkorridore sind entgegenstehende Raum- und Nutzungsansprüche ausgeschlossen.“

Diesen Zielen steht die Planung der Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht entgegen. Gemäß Ziel Z5.1-3 ist die Trasse über den Hauptbahnhof Darmstadt zu führen. Die von der Stadt in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG sowie dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung erarbeiteten Trassenvarianten erfüllen sämtlich die genannten Voraussetzungen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die gemäß Ziel 5.1-10 festgelegte Fernverkehrsstrecke, Planung - wie alle anderen regionalplanerischen Festlegungen - nicht parzellenscharf und lediglich im Maßstab 1:100.000 zeichnerisch dargestellt ist. Die Festlegung ist daher nicht als verbindliche Trassenführung, sondern vielmehr als Korridor zu verstehen, innerhalb dessen es auf Dauer möglich bleiben soll, die in Ziel Z5.1-3 benannten Vorgaben umzusetzen. Die mit dem großen Maßstab verbundene Unschärfe wird zusätzlich verstärkt, indem Ziel Z5.1-10 festlegt, dass nicht nur im Trassenkorridor selbst, sondern auch in dessen räumlich eng begrenztem Bereich entgegenstehende Raum- und Nutzungsansprüche ausgeschlossen sind. Raum- und Nutzungsansprüche stehen der Verwirklichung der Fernverkehrsstrecke, Planung im Sinne des Ziels Z5.1-10 mithin nur dann entgegen, wenn im eng begrenzten Bereich des festgelegten Trassenkorridors entgegenstehende Nutzungs- und Raumansprüche in einer Weise zugelassen und verwirklicht werden, durch die eine Verwirklichung einer Fernverkehrsstrecke mit Anbindung an den Hauptbahnhof Darmstadt unmöglich machen würden. Jede andere Auslegung der betroffenen Ziele würde zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung der Planungshoheit der Wissenschaftsstadt Darmstadt führen.

Die von der Regionalversammlung Südhessen beschlossene landesplanerische Beurteilung vom 23. Juni 2004, die Grundlage der die Fernverkehrsstrecke betreffenden Zielfestlegungen im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 ist, steht einer entsprechenden Auslegung nicht entgegen. Landesplanerische Beurteilungen haben selbst keine Zielqualität. Vielmehr sind die Ergebnisse landesplanerischer Beurteilungen nach den §§ 4 Abs. 2, 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG bei der Entscheidung über raumbedeutsame Planung - um eine solche handelt es sich bei der vorliegenden Abweichungszulassung - nach Maßgabe der für diese geltenden Vorschriften (vorliegend also § 6 Abs. 2 ROG) zu berücksichtigen.

C. Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 Satz 1 ROG

Die Zulassung der Abweichung ist unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar (dazu I.). Die Grundzüge der Planung sind nicht berührt (dazu II.).

I. Raumordnerische Vertretbarkeit

Die Zulassung einer Abweichung ist unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar. Das Ziel des Antrags auf Zulassung einer Abweichung wäre vorliegend planbar, würde statt eines Abweichungsverfahrens ein Planänderungsverfahren durchgeführt. Dies gilt zunächst im Hinblick auf eine (hypothetisch zu betrachtende) Festlegung des hier verfahrensgegenständlichen Planbereichs als „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe, Planung“ (dazu 1.). Planbar wäre es auch, der Wissenschaftsstadt Darmstadt die bauleitplanerische Darstellung bzw. Ausweisung von insgesamt 105 ha Gewerbe- und Industrieflächen zuzubilligen (dazu 2.). Schließlich wäre es auch nicht ausgeschlossen, durch eine entsprechende textliche Regelung die Zulässigkeit des von der Wissenschaftsstadt Darmstadt projektierten „Flagship-Stores“ zu planen (dazu 3.).

1. Planerische Festlegung eines Vorranggebiets Industrie und Gewerbe, Ziel Z3.4.2-4

Die Zulassung einer Abweichung ist im Hinblick auf Ziel Z3.4.2-4 unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar. Im Bereich der Kelley-Barracks müsste bei Änderung oder Fortschreibung des Regionalplans / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 ein „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe - Planung“ festgelegt werden. Vorliegend ist nichts vorgetragen oder ersichtlich, was gegen eine solche Festlegung sprechen sollte. Vielmehr sprechen die Lage am Stadtrand und die in der Umgebung bereits vorhandenen gewerblichen Nutzungen für eine entsprechende Ausweisung. Dies umso mehr, als die derzeitige Festlegung als „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ aufgrund dieser Faktoren sowie wegen einer im Hinblick auf gesunde Wohnverhältnisse nicht unproblematische Vorbelastung mit schädlichen Umwelteinwirkungen eher suboptimal ist.

Bei einer entsprechenden Planung wäre auch nicht zu befürchten, dass die mit dem auf der Wissenschaftsstadt Darmstadt lastenden Siedlungsdruck einhergehende Notwendigkeit der Schaffung zusätzlicher Wohnbauflächen nicht mehr befriedigt werden könnte. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt entwickelt, wie sie nachvollziehbar dargelegt hat, Wohnbauflächen in ausreichendem Maße an geeigneterer Stelle. Durch entsprechende Nachverdichtungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen, insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung der Konversionsflächen Lincoln-Siedlung, Cambrai-Fritsch- und Jefferson-Kaserne, werden für Wohnzwecke weitaus günstigere Räume entwickelt, ohne den Siedlungsdruck nach außen zu verlagern und dadurch bislang unversiegelten Boden in Anspruch zu nehmen.

2. Überschreitung des Tabellenwertes gemäß Ziel Z3.4.2-7

Auch die Zulassung einer Abweichung von Ziel Z3.4.2-7 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 ist unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar. Die im Grundsatz G3.4.2-8 enthaltene Ausnahmeregelung einer Überschreitung des Tabellenwertes zugunsten eines konkreten betrieblichen Bedarfs zeigt, dass es sich bei den den einzelnen Städten und Gemeinden zugewiesenen Tabellenwerten nicht um ein starres System handelt.

Die Tabellenwerte werden nach der Begründung zu Kapitel 3.4.2 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 nicht formelhaft und für jede Kommune in gleicher Weise errechnet, sondern unter Berücksichtigung der raumordnerischen Konzeption sowie bekannter Flächenpotenziale ermittelt. Daher könnten bei Änderung oder Fortschreibung des Regionalplans / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 durchaus Flächenwerte in einem Umfang von mehr als 79 ha veranschlagt werden. Es ist daher nicht auszuschließen, dass für die gewerbliche Entwicklung des Oberzentrums Darmstadt im Rahmen eines planenden Prozesses auch gewerbliche Bauflächen in einer Größenordnung von 105 ha anstelle von 79 ha zugewiesen würden.

3. Nicht großflächiger zentrenrelevanter Einzelhandel im Vorranggebiet Industrie und Gewerbe, Planung, Ziel Z3.4.3-3

Vertretbar ist auch die Abweichung von Z3.4.3-3 für den im Geltungsbereich des Bebauungsplans W 46.2 geplanten Alnatura-Markt. Von der Vorgabe in Z3.4.3-3 Satz 1, zentrenrelevanten Einzelhandel jedweder Größe in den „Vorranggebieten Industrie und Gewerbe“ auszuschließen, sieht Z3.4.3-3 Satz 2 eine Ausnahme dahingehend vor, dass die Einrichtung von Verkaufsflächen für die Selbstvermarktung der in diesen Gebieten produzierenden und weiterverarbeitenden Betriebe zulässig ist, wenn die Verkaufsfläche einen untergeordneten Teil der durch das Betriebsgebäude überbauten Fläche einnimmt und zu keinen negativen Auswirkungen führt.“

Auch wenn der im Zusammenhang mit der Ansiedlung der Alnatura-Firmenzentrale vorgesehene Markt mit einer maximalen Verkaufsfläche von 800 qm dieser Ausnahmeregelung nicht unmittelbar unterfällt, so wären doch auch für derartige im weiteren betrieblichen Kontext zu beurteilende Verkaufsstellen Ausnahmeregelungen denk- und planbar. Wie die Wissenschaftsstadt Darmstadt nachvollziehbar darlegt, geht es Alnatura bei dem geplanten Markt nicht primär um die unmittelbare Gewinnerzielung durch eine weitere Marktfiliale, sondern - wie auch bei am Produktionsort betriebenen Verkaufsstellen - um eine Vervollständigung des Produktions- bzw. vorliegend des Verwaltungsstandortes. Durch die Maßgabe, dass - abgesehen von dem projektierten Alnatura- Markt - jedweder sonstiger zentrenrelevanter, auch nicht großflächiger Einzelhandel durch entsprechende Festsetzungen nach § 1 Abs. 5 BauNVO auszuschließen ist, wird ebenfalls die dem Ziel der Abweichung entsprechende Planbarkeit verdeutlicht.

II. Keine Berührung der Grundzüge der Planung

Die Zulassung der beantragten Abweichung berührt auch nicht die Grundzüge der Planung im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 1 ROG. Wie auch im Fall des § 31 Abs. 2 BauGB beurteilt sich die Frage, ob eine Abweichung die Grundzüge der Planung berührt oder von mindermem Gewicht ist, nach dem im Plan zum Ausdruck gebrachten planerischen Wollen. Bezogen auf dieses Wollen darf der Abweichung vom Planinhalt keine derartige Bedeutung zukommen, dass die dem Plan zugrunde gelegte Planungskonzeption („Grundgerüst“) in beachtlicher Weise beeinträchtigt wird.

Die Abweichung muss - soll sie mit den Grundzügen der Planung vereinbar sein - durch das planerische Wollen gedeckt sein; es muss - mit anderen Worten - angenommen werden können, die Abweichung liege noch im Bereich dessen, was der Plangeber gewollt hat oder gewollt hätte, wenn er den Grund für die Abweichung gekannt hätte (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 16. Dezember 2010 - 4 C 8.10 - jurion, RdNr. 26, mit weiteren Nachweisen).

So berührt die für die Planung gewerblicher Bauflächen innerhalb des „Vorranggebietes Siedlung“ erforderliche Abweichung von Z3.4.2-4 (dazu 1.) die Grundzüge der Planung ebenso wenig wie eine Überschreitung des Gewerbetabellenwertes (Z3.4.2-7, dazu 2.). Gleiches gilt im Hinblick auf Ziel Z3.4.3-3 (dazu 3.)

1. Industrie und Gewerbe statt Siedlung, Ziel Z3.4.2-4

Die im Bereich der Kelley-Barracks vorgesehene Ausweisung von Gewerbeflächen berührt die Grundzüge der Planung nicht. Dieser Konzeption liegt kein grundlegend abweichendes Planungskonzept zugrunde, sondern kommt - auf der Grundlage veränderter Gegebenheiten - als Folge planerischer Abwägung, die der Träger der Regionalplanung so auch im Rahmen einer Planänderung oder Planaufstellung hätte vornehmen können, zu abweichenden Ergebnissen. Die Verortung von Vorranggebieten Siedlung bzw. Industrie und Gewerbe folgt keinen starren Prinzip, sondern erfolgt auf der Grundlage einer planenden Einzelfallentscheidung, bei der u.a. die Gegebenheiten vor Ort, die vorhandene Bauleitplanung sowie das Verhältnis der einzelnen Nutzungsansprüche an den Raum zueinander und im Verhältnis zu anderen Belangen abgewogen werden. Wie die Wissenschaftsstadt Darmstadt nachvollziehbar und zutreffend dargelegt hat, ist das hier verfahrensgegenständliche Vorhaben Ergebnis einer weit abgewogeneren Planung als die Festlegung eines „Vorranggebietes Siedlung, Bestand“.

2. Überschreitung des Tabellenwertes, Ziel Z3.4.2-7

Wie dargelegt, erfolgt die flächenmäßige Zuweisung bestimmter Entwicklungspotenziale im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 nicht aufgrund einer einheitlichen, unterschiedslos angewandten Formel. Die einer Kommune durch Ziel Z3.4.2-7 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 zugewiesenen Flächen basieren vielmehr auf der Grundlage individuell ermittelter, d.h. einzelfallbezogener Flächenpotenziale. Der von der Wissenschaftsstadt Darmstadt aktuell dargelegte Bedarf an gewerblichen Flächen bzw. die ermittelten Potentiale stellen dieses Konzept nicht in Frage. Vielmehr kommt die Wissenschaftsstadt Darmstadt lediglich zu einem anderen, planerisch-prognostischen Ergebnis. Es kann nicht davon die Rede sein, dass das mit dem Antrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt einhergehende Planungsziel - nämlich die bauleitplanerische Ausweisung von 105ha anstelle von 79ha gewerblicher Bauflächenpotentiale - außerhalb dessen läge, was der Träger der Regionalplanung gewollt hätte, hätte er das gewusst und der Planung zugrundegelegt, was die Stadt Darmstadt heute weiß.

3. Zentrenrelevanter, nicht großflächiger Einzelhandel, Ziel Z3.4.3-3

Auch in Bezug auf die Vorgaben des Regionalen Einzelhandelskonzepts in Z3.4.3 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 werden die Grundzüge der Planung durch die ausnahmsweise Zulassung eines Lebensmittelmarktes mit einer Verkaufsfläche von weniger als 800 qm nicht berührt. Der Ausschluss jedweden zentrenrelevanten Einzelhandels in Vorranggebieten Industrie und Gewerbe beruht - wie der Begründung des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 zu Ziel Z3.4.3-3 zu entnehmen ist - im Wesentlichen auf der Überlegung, dass für arbeitsplatzintensive Dienstleistungsbetriebe geeignete Flächen zu sichern sind. Das von der Wissenschaftsstadt Darmstadt verfolgte Konzept bezweckt die Ansiedlung der Firmenzentrale von Alnatura. Diese kann - im weitesten Sinne - als Dienstleistungsbetrieb angesehen werden, der - mit der Beschäftigung von rund 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern - auch für die Verhältnisse des Oberzentrums Darmstadt arbeitsplatzintensiv ist. Die Ansiedlung des „Flagship-Stores“ stellt im Verhältnis zur Ansiedlung der Firmenzentrale einen untergeordneten Aspekt, einen bloßen Annex zur Ansiedlung eines im Sinne der Begründung des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 arbeitsplatzintensiven Dienstleistungsunternehmens dar. Es geht bei der vorliegenden Planung gerade nicht darum, die Nachteile einer regionalplanerisch gewünschten wohnortnahen Ansiedlung durch einen Standort in einer - wie es der Regionalplan Südhessen / Regionale Flächennutzungsplans 2010 formuliert - peripher gelegenen Industrie- oder Gewerbefläche zu vermeiden. Zudem ist der Begründung zu dem aktuell im Beteiligungsverfahren befindlichen Bebauungsplan W 46.2 dazu weiter zu entnehmen, dass der Markt in unmittelbarer Nähe zum Hauptfirmensitz angeordnet werden soll, um im Sinne eines Testfeldes für interne Betriebszusammenhänge, Marktforschung, Erforschung von Präsentationsmöglichkeiten und Weiterbildung mit kurzen Kommunikations- und Entscheidungswegen zu ermöglichen.

III. Ausübung planerischen Ermessens

Die Ausübung pflichtgemäßen Ermessens ergibt vorliegend, dass die Abweichung von den Zielen Z3.4.2-4, Z3.4.2-7 sowie Z3.4.3-3 zweckmäßig ist und somit zugelassen werden kann.

Die geplante Ausweisung gewerblicher Bauflächen im Bereich der als „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ festgelegten Kelley-Barracks ist zweckmäßig. Die derzeitige regionalplanerische Festlegung entspricht der Systematik, Sonderbauflächen - wie die für die ehemalige militärische Nutzung - innerhalb der „Vorranggebiete Siedlung, Bestand“ zu verorten. Das Areal bietet sich jedoch - wie die Wissenschaftsstadt Darmstadt in ihrer Antragsbegründung nachvollziehbar darlegt - aufgrund der Stadtrandlage und der Umgebungsbebauung für eine gewerbliche Entwicklung an. Demgegenüber erscheint die Nutzung des die ehemaligen Kelley-Barracks umfassenden „Vorranggebietes Siedlung“ zu Wohnzwecken aus den bereits dargelegten Gründen weit weniger zweckmäßig.

Soweit die IHK im Hinblick auf vorhandene und künftige Gewerbebetriebe im Bereich der Kelley-Barracks einen generellen Ausschluss von Wohnnutzung für sinnvoll erachtet, ist diese Überlegung auf bauleitplanerischer Ebene durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt vorzunehmen und keine raumbedeutsame, im Rahmen dieser Abweichungszulassung zu klärende Frage.

Für die Zulassung der Abweichung spricht weiter, dass mit der Ansiedlung der Firmenzentrale der Alnatura Produktions- und Handels GmbH aufgrund des von dem Betrieb verfolgten „Campus- Konzepts“ ein idealer Übergang des als „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ und „Vorranggebiet für Forstwirtschaft“ festgelegten Raums in die gewerbliche Nutzung erfolgen kann.

Soweit bei der weiteren Entwicklung von Gewerbepotentialflächen mit der vollständigen gewerblichen Nutzung des 26 ha umfassenden Areals der ehemaligen Kelley-Barracks eine Überschreitung des in Tabelle 3 zu Ziel Z3.4.2-7 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 für die Wissenschaftsstadt Darmstadt festgelegten Tabellenwertes einhergeht, ist dies für das Oberzentrum Darmstadt durchaus tolerierbar. Ein angemessenes, nachfrageorientiertes Gewerbeflächenpotential ist Basis für die Sicherung und Weiterentwicklung des Gewerbestandorts Darmstadt.

Auch die Abweichungszulassung für den im Bereich des Bebauungsplans W 46.2 geplanten Lebensmittelmarkt mit einer Verkaufsfläche von weniger als 800qm erscheint zweckmäßig. Dieser ist im Kontext der geplanten Um- und Neuansiedlung der Firmenzentrale der Alnatura Produktion- und Handels GmbH zu beurteilen. Der konzipierte Super-Natur-Markt ist einer von mehreren Bausteinen des Campus-Konzepts der Firma Alnatura. Der Markt ist hier weniger als ein -im Gewerbebereich deplatzierter- Nahversorger zu sehen, sondern erfüllt als Flagship-Store in erster Linie Vorzeige-, Kundenbindungs- und Werbezwecke am neuen Firmenstandort von Alnatura.

Die weitere Anregung der IHK im Bebauungsplan W 46.2 für die Alnatura-Planung anstatt eines Gewerbegebietes ein Sondergebiet auszuweisen, ist im Rahmen dieser Abweichungszulassung nur insoweit relevant, als zu bemerken ist, dass die vom Alnatura-Konzept umfassten Nutzungen dem Katalog des § 8 BauNVO entsprechend regelmäßig oder ausnahmsweise innerhalb eines Gewerbegebietes zulässig sind. Insofern bedarf es keiner Korrektur der planerischen Überlegungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt den fraglichen Bereich als Gewerbegebiet ausweisen zu wollen.

Zu dem Einwand der IHK, bei der Betrachtung der Gewerbepotentialflächen der Wissenschaftsstadt Darmstadt die Planungsfläche am Ortsrand von Wixhausen beizubehalten, ist zu bemerken, dass mit der geplanten Neuweisung von Gewerbeflächen im Bereich der Kelley-Barracks keine Rücknahme gewerblicher Bauflächen an anderer Stelle verbunden ist.

Hinsichtlich der geplanten, das Gebiet der Kelley-Barracks querenden Schienenfernverkehrsstrasse, ist im Rahmen des durch § 6 Abs. 2 ROG eingeräumten planerischen Ermessens gemäß § 4 Abs. 2 ROG - wie dargelegt - die landesplanerische Beurteilung vom 23. Juni 2004 zu berücksichtigen. Allerdings ist insoweit festzustellen,

dass das im Raumordnungsverfahren geprüfte Vorhaben einer zweigleisigen Vollenbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt von der Deutschen Bahn AG nicht mehr weiter verfolgt wird. Vielmehr wird von der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Land Hessen eine sog. Bypass-Lösung angestrebt, die von der Deutschen Bahn AG dann verwirklicht werden kann, wenn für eine entsprechende Anbindung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1 prognostiziert werden kann.

Das neue Konzept sieht vor, dass die Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar an Darmstadt vorbeiführt, allerdings über einen Bypass mit dem Hauptbahnhof Darmstadt verbunden wird.

Das geänderte Vorhaben führt dazu, dass bei der Planung wesentlich geringere Entwurfsgeschwindigkeiten zugrundegelegt werden können, was wiederum dazu führt, dass engere Kurvenradien, größere Steigungen und - aufgrund der lediglich eingleisigen Führung - insgesamt ein geringerer Raumbedarf zugrundegelegt ist. Die landesplanerische Beurteilung aus dem Jahr 2004 ist auch insoweit unter veränderten Vorzeichen zu sehen, als im Rahmen des Raumordnungsverfahrens noch davon ausgegangen wurde, dass ein Großteil des hier verfahrensgegenständlichen Areals - wegen dessen Nutzung durch die US- Streitkräfte - bei der letztendlich als raumverträglich ermittelten Lösung bergmännisch untertunnelt werden muss.

Sich heute stellende Fragen der Planungshoheit der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Zusammenhang mit der - nunmehr möglichen - Verwirklichung einer oberirdischen Trassenführung bzw. einer Trasse in Trogbauweise waren damit im seinerzeitigen Raumordnungsverfahren nicht Gegenstand der Prüfung.

All dies hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt berücksichtigt und die verbindlichen Ziele Z5.1-3 und Z5.1-10 des Regionalplans Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplans 2010 im Hinblick auf die geänderten Grundlagen und Randbedingungen aktualisiert. In einem mit der Deutschen Bahn AG und dem Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung abgestimmten Konzept hat die Stadt nachgewiesen, dass die Zulassung einer Abweichung für die Ansiedlung des Firmensitzes der Alnatura Produktions- und Handels GmbH Zielen der Raumordnung nicht nur nicht entgegensteht, sondern - durch die Anpassung der Planung an die aktuellen Gegebenheiten - sogar fördert und vorantreibt. Durch die Maßgabe II.2 wird sichergestellt, dass - soweit dies bei Beachtung des § 5 BauGB angesichts einer fehlenden verfahrensmäßigen Konkretisierung der Trasse möglich ist - die aktualisierten Trassen nicht durch entgegenstehende Nutzungen unmöglich gemacht werden.

Der Zulassung einer Abweichung steht auch nicht entgegen, dass die von der Wissenschaftsstadt Darmstadt erarbeiteten Trassenaktualisierungen gegebenenfalls zu größeren, jedenfalls aber zu neuen Konflikten mit den außerhalb des hier betroffenen Planungsraums festgelegten Zielen Vorranggebiet Regionaler Grünzug und Forstwirtschaft führen können. Die Zulassung der Abweichung wäre nur dann unzumutbar und damit unzulässig, wenn bereits zum jetzigen Zeitpunkt feststände oder überwiegend wahrscheinlich wäre, dass die erkennbaren Konflikte mit den Zielen Grünzug und Forstwirtschaft nicht im Rahmen künftiger Abweichungs- oder

Planungsverfahren lösbar wären. Auch wenn die sich abzeichnenden Konflikte weder banal noch unerheblich sind, hat weder die obere Forstbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt noch das für die Belange des Regionalen Grünzugs zuständige Dezernat III 31.1 - Regionalplanung, Geschäftsstelle der Regionalversammlung - eine dahingehende Prognose abgegeben.

Fragen im Zusammenhang mit der von der Wissenschaftsstadt Darmstadt beantragten Bannwaldausweisung werden im weiteren Verfahren zu klären sein.

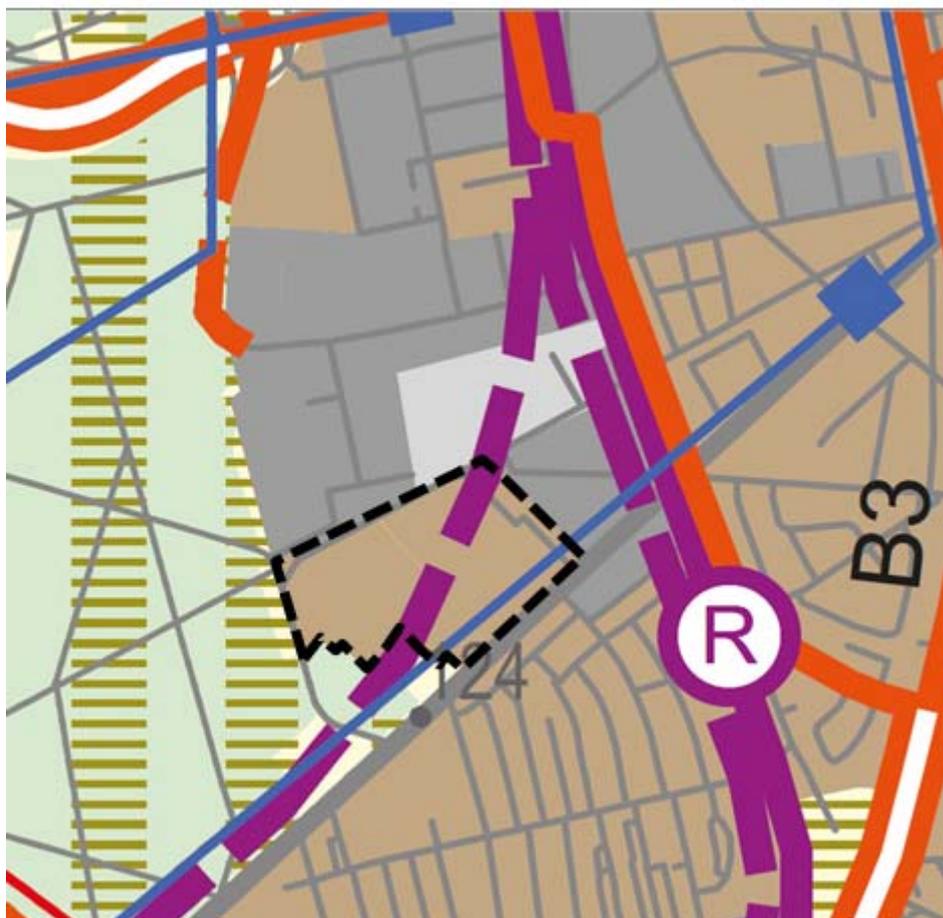
Der Hinweis der IHK auf eine im Interesse der auf den Konversionsflächen ansässigen Firmen bergmännische Untertunnelung der künftigen ICE-Trasse bereits jenseits der Hilpertstraße ist verständlich und wird, ebenso wie die von der Stadt Pfungstadt reklamierte Umsetzung der ICE-Trasse auf Darmstädter Gemarkung, im weiteren Planfeststellungsverfahren zu betrachten sein.

Soweit verschiedene Trägern öffentlicher Belange auf die bereits heute angespannte Verkehrssituation hinweisen, ist zunächst nicht ersichtlich, inwieweit die Zulassung der vorliegenden Abweichung insoweit zu einer Verschärfung beiträgt. Insbesondere ist nicht ohne Weiteres ersichtlich, dass die Entwicklung von Gewerbeflächen in jedem Fall zu einem höheren Verkehrsaufkommen führt, als die Entwicklung von Wohnflächen. Dies kann jedoch letztlich dahingestellt bleiben. Die durch eine neue Anbindung zu entlastende Verkehrssituation im Bereich der (neuen) Gewerbeflächen ist nicht Gegenstand dieser Abweichungszulassung sondern wird im weiteren Verfahren mit den Fachbehörden voranzubringen sein. Insofern wird auch der Forderung des Kreisausschusses des Landkreises Darmstadt-Dieburg, die Verkehrsanbindung von der Rheinstraße als auflösende Bedingung in die Abweichungszulassung aufzunehmen, nicht entsprochen. Dies wird im weiteren Verfahren, in dem u.a. auch Hessen Mobil beteiligt wird, zu klären sein.

Durch die Zulassung der Abweichung werden Erlaubnisse, Bewilligungen oder sonstige Entscheidungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind, nicht ersetzt. Gemäß § 8 Abs. 4 Satz 1 HLPG 1 kann die Entscheidung der Regionalversammlung, eine Zielabweichung zuzulassen oder zu versagen, innerhalb von drei Monaten nach der Entscheidung der Regionalversammlung durch die obere Landesplanungsbehörde mit Zustimmung der obersten Landesplanungsbehörde ersetzt werden, wenn dies rechts- oder fachaufsichtlich geboten erscheint.

Anlage: Kartenskizze

Kartenskizzen



--- = Bereich, für den die Abweichung zugelassen wird