



# Beschlussvorlage

Amt: 61 Lütkenhaus	Datum: 11.07.2016	Az.: -0688 Lü	Drucksache Nr.: 154/2016
-----------------------	-------------------	---------------	--------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Technischer Ausschuss	20.07.2016	vorberatend	öffentlich	Ohne Abstimmung
Gemeinderat	25.07.2016	beschließend	öffentlich	

## Beteiligungsvermerke

Amt					
Handzeichen					

## Eingangsvermerke

Oberbürgermeister	Erster Bürgermeister	Bürgermeister	Haupt- und Personalamt Abt. 10/101	Kämmerei	Rechts- und Ordnungsamt

Betreff:

Gesamtfortschreibung des Regionalplans Südlicher Oberrhein  
- Stellungnahme zum Entwurf im Rahmen der 2. Offenlage

## Beschlussvorschlag:

Folgende Anregungen sind im 2. Beteiligungsverfahren gegenüber dem Regionalverband Südlicher Oberrhein vorzubringen:

1. Die Stadt Lahr begrüßt ausdrücklich, dass im Regionalplanentwurf zur 2. Anhörung im Plansatz 2.4.2.4 keine Festsetzung einer Mindestgröße bei Bauflächen innerhalb des IGP Raum Lahr erfolgt.
2. Der in der Raumnutzungskarte dargestellte Regionale Grünzug nördlich der B 36 im Bereich des sog. Dreispitzes (ca. 15 ha) ist herauszunehmen.
3. Für den Bereich des sog. Zuckerareals (ca. 15 ha) östlich des Autobahnan schlusses A 5 sind die Nutzungseinschränkungen dahingehend zu ändern, dass bei nachgewiesenem Bedarf auch vor der Realisierung des GVT neben Logistiktutzungen weitere gewerbliche Nutzungen von regionaler Bedeutung auf dieser Fläche zulässig sind, die den intermodalen Güterumschlag nicht stören. Der Plansatz 4.1.5 Abs. 2 ist entsprechend zu ändern bzw. zu ergänzen.

## Anlage(n):

- Regionalplan Gesamtfortschreibung Ausschnitt Raumnutzungskarte 1. Offenlage

BERATUNGSERGEBNIS		Sitzungstag:			Bearbeitungsvermerk	
<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> lt. Beschlussvorschlag	<input type="checkbox"/> abweichender Beschluss (s. Anlage)			Datum	Handzeichen
<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthalt.			

## Begründung:

### **1. Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO) und Regionalplan**

Der Regionalverband als Körperschaft des öffentlichen Rechts ist seit über 40 Jahren die politische Ebene der Region Südlicher Oberrhein und nimmt regionale Planungs- und Entwicklungsaufgaben wahr. Er besteht aus der Verbandsversammlung und ihrer Geschäftsstelle.

Der Regionalplan ist das zentrale planerische Instrument zur verbindlichen Koordination der Raumnutzungen in der Region. Er enthält rechtsverbindliche Vorgaben für die kommunale Bauleitplanung und ggf. auch für weitere raumbedeutsame Planungen, muss aber auch deren Zielvorstellungen und Planungsaussagen berücksichtigen.

#### **1.1 Regionalplan 1995**

Der derzeit gültige Regionalplan 1995 ist seit dem 05.08.1995 rechtskräftig.

Die Aufstellung oder Änderung eines Regionalplans erfolgt in einem förmlichen Verfahren nach Landesplanungsgesetz, bei dem neben den Gemeinden und den Trägern öffentlicher Belange auch die Öffentlichkeit beteiligt wird (Offenlage des Planentwurfs). Nach Beratung und Beschluss in den Verbandsgremien wird der Regionalplan als Satzung beschlossen. Rechtsverbindlich wird der Regionalplan mit der Genehmigung durch die Oberste Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde (Wirtschaftsministerium).

### **2. Chronologie**

#### **2.1 Gesamtfortschreibung Regionalplan Südlicher Oberrhein, 1. Offenlage**

Nachdem der bisherige Regionalplan in weiten Teilen unverändert seit 1995 besteht, die fachlichen Grundlagen z. T. sogar auf das Jahr 1980 zurückgehen, hat die Verbandsversammlung des RVSO am 10.12.2010 den Beschluss zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans Südlicher Oberrhein gefasst.

Die erste Entwurfsfassung sah noch einen Regionalen Grünzug östlich der Autobahn A 5 vor.

Mit Beschluss vom 18. Juli 2013 folgte die Verbandsversammlung des RVSO mehrheitlich dem von der SPD-Fraktion im RVSO eingebrachten Antrag den Regionalen Grünzug östlich der Autobahn A5 zurückzunehmen.

Um auf Ebene der Regionalplanung die Voraussetzungen für ein Güterverkehrsterminal zu schaffen, wurde in der Sitzung ebenfalls beschlossen, die Fläche um das Zeichen KV „Standort für kombinierten Verkehr“ zu ergänzen.

Allerdings beinhaltet der Beschlussvorschlag der Verbandsverwaltung RVSO nicht den gesamten Antrag der SPD.

Beantragt war auch die Rücknahme des Regionalen Grünzugs nördlich der B 36, die Darstellung des interkommunalen Industrie- und Gewerbeparks Raum Lahr als zusammenhängende Konversionsfläche und die Reduzierung von Flächen für Vorranggebiete für Natur und Landschaftsschutz.

Über diese Punkte wurde kein Beschluss gefasst. Auf Nachfrage bei der Verbandsverwaltung teilte diese am 30.09.2013 schriftlich mit, dass *„aus heute nicht mehr nachvollziehbaren Gründen die Punkte von niemandem angesprochen und deshalb weder beraten noch ein Beschluss hierüber gefasst wurde und das diese Punkte im förmlichen Beteiligungsverfahren bzw. bei der Beratung der Ergebnisse aus dem förmlichen Beteiligungsverfahren eingebracht bzw. besprochen werden könnten“*.

Am 18.07.2013 hat die Verbandsversammlung den Offenlage-Entwurf festgestellt und die Durchführung des Beteiligungsverfahrens beschlossen. (siehe auch Anlage 1)

Innerhalb dieses Beteiligungsverfahrens hatte der Gemeinderat der Stadt Lahr in der Sitzung vom 28.11.2013 insgesamt 6 Anregungen zum Regionalplanentwurf beschlossen (siehe auch Anlage 2):

1. *Der interkommunale Industrie- und Gewerbepark Raum Lahr ist als zusammenhängende Konversionsfläche in der Raumnutzungskarte Regionalplan darzustellen.*
2. *Der Regionale Grünzug nördlich der B 36 ist herauszunehmen.*
3. *Bei der Darstellung der Flächen mit naturrechtlichem Schutz (Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege) im Bereich des Konversionsareals sind die Bestandsflächen einzuhalten.*
4. *Es soll keine Festsetzung einer Mindestgröße bei Bauflächen innerhalb des IGP Raum Lahr erfolgen.*
5. *Bei einer flächenhaften Darstellung der regionalen Grünzäsuren sind existenzsichernde Erweiterungsmöglichkeiten der Betriebe Dammenmühle und Sägewerk Benz zu berücksichtigen.*
6. *Die Stadt Lahr unterstützt die Gemeinde Friesenheim bei der Forderung nach einer Umfahrung Friesenheims und des Ortsteils Schuttern in Verbindung mit dem Autobahnanschluss. Neben dem Neubau der Anschlussstelle Lahr Nord/Friesenheim sind auch die Umfahrungen Friesenheims und des Ortsteils Schuttern inklusive nördliche Anbindung des Industrie- und Gewerbezentrums Raum Lahr im Plansatz des Regionalplans unter 4.1.2 als regionalbedeutende Straßenprojekte in die Liste der vorgeschlagenen Straßenprojekte mit aufzunehmen.*

## **2.2 Gesamtfortschreibung Regionalplan, 2. Offenlage**

Nach Auswertung der zahlreichen eingegangenen Stellungnahmen durch die Regionalverbandsverwaltung (allein 2.480 Einzelanregungen und –bedenken zum Kapitel Freiraumstruktur) wurde deutlich, dass eine 2. Offenlage des Planentwurfes notwendig wird. Die Verbandsverwaltung hatte daraufhin im Jahr 2015 Gespräche mit den Kommunen geführt, um die sich aus den Anregungen/Bedenken ergebenden Änderungen des Entwurfes zu erläutern. Im Oktober 2015 stellte die Regionalverbandsverwaltung bei einem Gespräch im Rathaus Lahr ihren Entwurfsvorschlag der Verwaltung und dem Zweckverbanddirektor Herrn Ibert vor, mit dem sie die Gremienbehandlung zur 2. Offenlage beabsichtigte. Verbandsdirektor Dr. Karlin erläuterte, dass bei der Offenlage zur Fortschreibung des Regionalplans zahlreiche Stellungnahmen zur Herausnahme des Regionalen Grünzugs östlich der Autobahn A 5 auf Lahrer Gemarkung eingegangen seien. Sowohl Nachbargemeinden als auch Naturschutzverbände und vor allem das Land bzw. das Regierungspräsidium hätten sich deutlich für den Verbleib des Grünzugs zwischen A 5 und Zweckverbandsgelände ausgesprochen. Es werde argumentiert, dass mit der Herausnahme des Grünzuges ein Grünverbund nicht mehr gegeben sei und der Bedarf für weitere Entwicklungsflächen in Richtung Autobahn nicht erkennbar wäre.

Der Entwurfsvorschlag (Stand 10/2015 bzw. 12/2015, siehe auch Anlage 3) der Regionalverbandsverwaltung sah vor, die Fläche im Gewinn Ochsenmatten (westlich der mittleren Traube), ebenso wie im Regionalplanentwurf von 2013, nicht mit einem Regionalen Grünzug zu belegen und weiterhin als Fläche für den kombinierten Verkehr zu kennzeichnen. Die restlichen Flächen, rund 135 ha zwischen A 5, IGP Raum Lahr I und im Bereich Hugsweierer Wäldchen/Seen würden wie im bestehenden Regionalplan wieder als Regionaler Grünzug dargestellt. Der Bau des 3. und 4. Gleises, die Zuführungsgleise zum GVT, der Umbau des Anschlusses A 5/Lahr und der

Ausbau der A 5, zu dem auch die dortigen Rastplätze zählen, könnten als Erschließungsmaßnahmen innerhalb eines Regionalen Grünzuges stattfinden.

Zur im Jahr 2013 nicht behandelten Thematik Herausnahme Regionaler Grünzug nördlich der B 36 (siehe Punkt 2.1) wurde erläutert, dass seitens der Verbandsgeschäftsstelle an der Darstellung des regionalen Grünzuges nördlich der B 36 festgehalten werde. Es sprächen weder funktionale noch andere Gründe gegen den Grünzug. Erschließungsmaßnahmen für das Zweckverbandsareal könnten innerhalb des Grünzuges durchgeführt werden.

Darüber hinaus wurden die Erweiterungsmöglichkeiten der Betriebe Dammenmühle und Sägewerk Benz innerhalb der regionalen Grünzäsuren erörtert.

Die RV-Verwaltung bat um schriftliche Stellungnahme zu den Vorschlägen. Mit Schreiben vom 26.10.2015 ging die Stellungnahme auch im Namen des Zweckverbandes IGP Raum Lahr an die Regionalverbandsverwaltung.

Auszug aus der fünfseitigen Stellungnahme:

*Fazit:*

*Die Stadt Lahr und der Zweckverband IGP Raum Lahr lehnen den Vorschlag einer neuen Darstellung des Grünzuges westlich des ZV-Gebietes als Ziel der Raumplanung ab. Die in der Offenlage des Regionalplanentwurfs dargestellte Ausweitung des Regionalen Grünzuges nördlich der B 36 in Richtung Osten, im Bereich des Dreispitzes, lehnen wir ebenfalls ab. Die Ausführungen in unserer Stellungnahme vom 17.12.2013 zur Offenlage des Regionalplanentwurfes dazu halten wir aufrecht.*

*Änderungen im Bereich der Grünzäsuren Kuhbach/Reichenbach und Lahr/Sulz sind aus Sicht der Stadt Lahr nicht erforderlich.*

*Grünzäsur zwischen Kuhbach und Reichenbach, Hobelwerk Benz*

*Die von Ihnen eröffnete Möglichkeit eines sogenannten Raumordnerischen Vertrages haben wir geprüft. Dabei sind wir zu dem Ergebnis gekommen, dass auch mit der aktuellen Grünzäsur eine Erweiterung des Hobelwerkes Benz in untergeordnetem Maße (< 50% der heutigen Betriebsfläche) möglich ist. Dies erachten wir für ausreichend, um die Existenz des Betriebes auch in Zukunft zu sichern, so dass hier keine rechtliche Sonderkonstruktion notwendig ist.*

*Grünzäsur zwischen Lahr und Sulz, Dammenmühle*

*Die Dammenmühle hat als gastronomischer Betrieb und Ausflugsziel eine traditionell große Bedeutung für Lahr und seine Umgebung. Weitere Angebote im Kultur- und Eventbereich sind in den letzten Jahren hinzugekommen und sichern die Existenz des Betriebes. Die noch 2013 angedachte Errichtung eines Pflegeheims erfolgt mittlerweile an anderer Stelle. Bauliche Erweiterungen in einem untergeordneten Maß, z.B. für eine Hotelnutzung, halten wir für sinnvoll. Diese ist dann mit der bestehenden Grünzäsur durchaus kompatibel. Eine darüber hinaus gehende Expansion würde den Charakter des ganzen Ortes nachteilig verändern und wird von der Stadt Lahr abgelehnt.*

## **2.3 Beschluss Planungsausschuss RVSO vom 17.03.2016 zur 2. Offenlage**

Zur o.g. Planungsausschusssitzung stellte die SPD-Fraktion im Regionalverband Südlicher Oberrhein zusammen mit der FWV-Fraktion und der FDP-Fraktion folgenden Antrag (siehe auch Anlage 4):

1. Der ursprüngliche Antrag (der SPD - Fraktion) Nr.14b vom 10.07.2013, der als Grundlage der Beschlussvorlage für den 18.7.2013 dienen sollte, wird leicht verändert aufrechterhalten (auf der Grundlage des Regionalplanentwurfs 12. 2015). Entsprechend Plananlage 1 soll der Grünzug östlich der A5 und nördlich der B 36 zurückgenommen werden.

2. Die Festlegung der Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege im Bereich Zweckverbandsareal IGP Raum Lahr soll auf ein der Situation angemessenes Maß reduziert und nicht erweitert werden.
3. Die von Land und Bund beschlossenen Infrastrukturvorgaben zwischen A5 und Flughafen Lahr sind durch regionalplanerische Festlegungen zu unterstützen.
  - Neben der Darstellung des KV Terminals sind auch die Terminalandienungsflächen im Regionalplan zu berücksichtigen.
  - Der Ausbau des Anschlussknotens Lahr und der Autobahn A5 mit zwei weiteren Spuren plus Verschiebung des Ruheplatzes ist auch in Bezug auf den Flächenbedarf zu berücksichtigen.
  - Der autobahnparallele Ausbau der Rheintalbahn mit dem 3. und 4. Gleis ist auch in Bezug auf den Flächenbedarf zu berücksichtigen.
4. Die für diese Infrastrukturmaßnahmen erforderlichen Planungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) sollen regionalplanerisch unterstützt werden.

Anmerkung zu 1, Rücknahme Regionaler Grünzug nördlich B 36:

In der Begründung des SPD-Antrags zu diesem Punkt wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für den Großteil des Bereichs (südlich Start/Landebahn) keinerlei Neuanspruchnahme von Freiraum vorgesehen ist.

Der Punkt Darstellung zusammenhängende Konversionsfläche IGP Raum Lahr wurde nicht mehr aufrechterhalten, da die Flächen inzwischen durch die Bauleitplanung hinreichend gesichert sind. Auch auf die Festsetzung einer Mindestgröße bei Bauflächen innerhalb des IGP Raum Lahr wurde inzwischen im Textteilentwurf des Regionalplans verzichtet.

Kurz vor der Sitzung (9.3.2016) unterbreitete die RVSO- Geschäftsstelle einen Alternativvorschlag, der Teile des o.g. Antrags übernahm (siehe Anlage.5):

- Entfall des Regionalen Grünzugs östlich der A 5
- Entfall eines Teils des Vorranggebietes für Naturschutz und Landschaftspflege östlich der A5
- Der Vorschlag sieht eine Ausweitung des Vorranggebietes für den kombinierten Verkehr auf den Bereich bis zur B 36 vor, verbunden mit der Einschränkung, dass in diesem Gebiet Verkehrs- und Logistiktutzungen zulässig sind, die im Zusammenhang mit dem Kombinierten Verkehr stehen. Andere raumbedeutsame Nutzungen, einschließlich nicht unmittelbar auf den intermodalen Güterumschlag bezogener Gewerbe- und Industrienutzungen, sind ausgeschlossen.
- Damit stünde die sog. Zuckerfläche – anders als noch im ersten Entwurf des Regionalplanes von 2013 - erst mit der Entwicklung des GVT zur Verfügung und auch nur für Verkehrs- und Logistiktutzungen.
- Die Rücknahme des regionalen Grünzuges nördlich der B 36, im Bereich Dreispitz und südlich der Landebahn wurde im Alternativvorschlag nicht aufgenommen. Begründet wird dies mit:
  - Wertigkeit und Funktion des Grünzugs seien gegeben
  - Hochbauliche Nutzbarkeit wäre aus luftfahrttechnischen Gründen stark eingeschränkt, teilweise unzulässig

- Bauflächenpotenziale im Konversionsareal reichten für zukünftige Entwicklung IGP über Regionalplanzeitraum hinaus
- Keine tragfähige Begründung für darüber hinausgehende Neuinanspruchnahme von Freiraum
- Vorhandene Gewerbeflächenreserven überstiegen bereits jetzt bei weitem den Bedarf

In der Planungsausschusssitzung wurde nach Diskussion der verschiedenen Anträge durch die SPD-Fraktion im Regionalverband ein modifizierter Antrag gestellt, der zum Inhalt hatte, dass die sog. Zuckerfläche (ca. 15 ha) nicht mit dem Vorranggebiet Kombiniertes Verkehr belegt wird und die Fläche des sog. Dreispitz (ca. 15 ha) aus dem Regionalen Grünzug herausgenommen wird (siehe auch Anlage 6). Ansonsten stimmt der Antrag mit dem der RVSO-Geschäftsstelle überein.

Über beide Anträge wurde Beschluss gefasst. Dabei erhielt der SPD Antrag nicht die erforderliche Mehrheit und anschließend wurde der Antrag der RVSO-Verwaltung mehrheitlich angenommen und die vorgeschlagene Darstellung im Bereich IGP Raum Lahr für die 2. Offenlage der Gesamtfortschreibung beschlossen.

Der 2. Offenlage–Entwurf (siehe Anlage 7) ging somit in die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und die Stadt Lahr wurde aufgefordert eine Stellungnahme abzugeben.

### **3. Auswirkungen auf die Stadt Lahr, Stellungnahme**

#### **3.1 Bereich Interkommunaler Gewerbepark Raum Lahr**

3.1.1 Anregungen der Stadt Lahr, die aus der Beteiligungsstufe 1. Offenlage übernommen wurden:

- Die Festsetzung einer Mindestgröße bei Bauflächen innerhalb des IGP Raum Lahr ist entfallen.
- Das Vorranggebiet für Naturschutz- und Landschaftspflege im Bereich zwischen Munitionsdepot und Hugweierer Wäldchen/Seen ist entfallen.
- Der Neubau Anschlussstelle A 5 Lahr Nord/Friesenheim einschließlich Nordumfahrung Friesenheim und Schuttern ist im Plansatz des Regionalplans unter 4.1.2 als regionalbedeutsame Straßenprojekte in die Liste der vorgeschlagenen Straßenprojekte aufgenommen.

3.1.2 Anregungen der Stadt Lahr, die nicht aufgenommen wurden:

- Darstellung des interkommunalen Industrie- und Gewerbeparks Raum Lahr als zusammenhängende Konversionsfläche in der Raumnutzungskarte. Begründung: die Flächen sind inzwischen hinreichend durch die Bauleitplanung (Flächennutzungsplan und Bebauungspläne) gesichert.
- Herausnahme des Regionalen Grünzugs nördlich der B 36, Begründung siehe oben unter 2.3

Die Erweiterungsmöglichkeiten der Betriebe Dammenmühle und Hobelwerk Benz in untergeordnetem Maße (< 50% der heutigen Betriebsfläche) innerhalb der regionalen Grünzäsuren sind gegeben.

### **3.2 Bewertung durch die Verwaltung:**

Die Aufnahme der drei o.g. Anregungen (siehe 3.1.1) aus der 1. Beteiligungsstufe ist zu begrüßen. Insbesondere die Rücknahme der Festsetzung einer Mindestflächengröße von 1 ha bei Bauflächen innerhalb des IGP Raum Lahr gewährt weiterhin Flexibilität bei den künftigen Gewerbeansiedlungen.

Die Begründung zur Nichtaufnahme der Anregung *Darstellung des interkommunalen Industrie- und Gewerbeparks Raum Lahr als zusammenhängende Konversionsfläche* kann nachvollzogen werden. Inzwischen sind die Flächen bauleitplanerisch gesichert.

Die Aufrechterhaltung des regionalen Grünzugs im Bereich nördlich der B 36 (Dreispietz/südlich Landebahn) ist aus Sicht der Verwaltung nicht akzeptabel. Hier sollte in der Stellungnahme der Stadt Lahr zur 2. Offenlage die Rücknahme des Regionalen Grünzugs im Bereich Dreispitz gefordert werden. Aus Sicht der Verwaltung ist die Wertigkeit und Funktion keineswegs nachgewiesen und bereits jetzt ohne Ausbau der Infrastrukturmaßnahmen nicht gegeben.

Mit der gegenüber der ersten Offenlage 2013 neuen Darstellung einer Vorrangfläche für kombinierten Verkehr östlich der A 5 stünde die sogenannte Zuckerfläche (ca. 15 ha) erst mit der Realisierung des GVT für eine gewerbliche Entwicklung zur Verfügung und auch nur für Verkehrs- und Logistiktutzungen, die im Zusammenhang mit dem intermodalen Güterumschlag stehen. Aus Sicht der Verwaltung ist diese Einschränkung für diesen Bereich dahingehend zu ändern, dass bei nachgewiesenem Bedarf auch vor der Realisierung des GVT neben Logistiktutzungen weitere gewerbliche Nutzungen von regionaler Bedeutung auf dieser Fläche zulässig sind, die den intermodalen Güterumschlag nicht stören.

### **3.3 Beschlussvorschlag für die Stellungnahme**

Die Verwaltung schlägt vor, folgende Anregungen gegenüber dem Regionalverband Südlicher Oberrhein vorzubringen:

1. Die Stadt Lahr begrüßt ausdrücklich, dass im Regionalplanentwurf zur 2. Anhörung im Plansatz 2.4.2.4 keine Festsetzung einer Mindestgröße bei Bauflächen innerhalb des IGP Raum Lahr erfolgt.
2. Der in der Raumnutzungskarte dargestellte Regionale Grünzug nördlich der B 36 im Bereich des sog. Dreispitzes (ca. 15 ha) ist herauszunehmen.
3. Für den Bereich des sog. Zuckerareals (ca. 15 ha) östlich des Autobahnanschlusses A 5, sind die Nutzungseinschränkungen dahingehend zu ändern, dass bei nachgewiesenem Bedarf auch vor der Realisierung des GVT neben Logistiktutzungen weitere gewerbliche Nutzungen von regionaler Bedeutung auf dieser Fläche zulässig sind, die den intermodalen Güterumschlag nicht stören. Der Plansatz 4.1.5 Abs. 2 ist entsprechend zu ändern bzw. zu ergänzen.

## Begründung:

Zu 1.

Auch wenn beim Zweckverbandsareal IGP Raum Lahr großflächige Entwicklungen im Fokus der Vermarktung stehen, ist zu erwarten, dass es auch immer wieder zu Ergänzungsansiedlungen kommen kann, sei es für bestehende großflächige Unternehmen oder auch als erster Schritt im Rahmen einer Ansiedlungsstrategie. Es hat sich bewährt, dass im Zweckverbandsareal auch kleinere Flächen angeboten werden können. Dies führte dazu, dass auch Gewerbebetriebe angesiedelt werden können, die einen gesunden Branchenmix ergänzen. Besonders wichtig ist auch, dass Firmen, die bereits im engen Umfeld des Zweckverbandsareals tätig sind, Erweiterungsmöglichkeiten geboten werden können, ohne dass eine überregionale Standortverlagerung erfolgen muss. Durch die Rücknahme der Festsetzung der Mindestgröße bleibt hier die Flexibilität gewahrt.

Zu 2. und 3.

Auf Grund der Dynamik innerhalb des Zweckverbandsareals bei einem Flächenverkauf von durchschnittlich 7 ha p.a. in den letzten 10 Jahren und - blickt man auf 2014/2015 von insgesamt 31,5 ha (Zalando, Lahr-Logistics...) alleine im ZV-Areal - ist bereits jetzt absehbar, dass die noch zur Verfügung stehenden Ansiedlungsflächen (knapp 80 ha Nettobaufläche) innerhalb der jetzigen ZV-Fläche (inkl. Friesenheimer Gemarkung) schon in den nächsten Jahren einer Nutzung zugeführt sein werden. Gerade die Großansiedlungen der letzten Jahre zeigen, dass das Areal überregionale Bedeutung hat und im Bereich der Rheinschiene kein anderer adäquater Standort zur Verfügung steht. Insofern greifen hier die Argumentationen - *Bauflächenpotenziale im Konversionsareal reichen für zukünftige Entwicklung IGP über Regionalplanzeitraum hinaus - Vorhandene Gewerbeflächenreserven übersteigen bereits jetzt bei weitem den Bedarf* – nicht. Nicht zuletzt durch den Einsatz der Stadt Lahr und den Zweckverband IGP wird die für Lahr und seine Nachbargemeinden wichtige Anschlussstelle A5, ausgebaut.

Die Stadt Lahr und der Zweckverband haben sich massiv für eine Verlagerung der neuen Bahntrasse an die bestehende belastende Trasse der Autobahn eingesetzt, was vielen Gemeinden der Region bessere Entwicklungspotenziale ermöglicht.

Durch die Vorhaltung einer Flughafeninfrastruktur und die großflächige Wiedernutzung militärischer Brachen besonders für gewerbliche und logistische Zwecke wird für die Region ein Gewerbestandort in 1a Lage geboten, der bereits 3.700 Arbeitsplätze ( plus 1.000 Arbeitsplätze Zalando) generiert hat und noch viele zusätzliche generieren wird, weit über die Eigendeckung Lahrs oder des Zweckverbands hinaus, mit einer Strahlkraft bis in das Elsass hinein.

Die Stadt Lahr und der Zweckverband haben im Bereich Zuckerareal und Dreispitz Flächen erworben und halten sie vor, um in unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss Möglichkeiten für Logistik und Gewerbe anbieten zu können. Dies gilt besonders für Betriebe, die auf Grund ihrer Größenordnung in kleineren Gemeinden oder Zentren nicht realisierbar sind. Mit der 2002 verabschiedeten Rahmenplanung wurden diese Entwicklungsziele aufgezeigt.

Die Festlegungen des Regionalplans verhindern auf längere Sicht, dass in diesen Bereichen Planungsmöglichkeiten bestehen, ohne dass erhebliche Hinderungsgründe erkennbar sind. Gerade hier, in unmittelbarer Autobahn- und Bahnnähe ist aber eine flächensparende Entwicklung möglich, die verhindert, dass Verkehr in abgelegene Bereiche verlagert wird.

Gerade die Konzentration von Gewerbepotenzialen im Bereich der Hauptverkehrsadern ist Zweck des Zweckverbandes und führt zu einer deutlich effektiveren Stärkung eines ausgedehnten regionalen Grünzugnetzes, als der Nachweis von punktuellen Grünzügen in bereits baulich intensiv entwickelten Bereichen. Die Unterlagen des Regionalverbandes zur Thematik Grünzugfestlegung lassen hier keine fachliche Schwerpunktsetzung erkennen. Im Gegenteil überwiegen Argumente, die gegen einen Grünzug sprechen.



Aus diesen Gründen erneuert die Stadt Lahr (auch im Interesse der Region) die Forderung, die Festlegungen eines Grünzugs im Bereich nördlich der B 36, im Bereich Dreispitz (ca. 15 ha) nicht im Regionalplan vorzusehen, um dadurch bei nachgewiesenem Bedarf eine gewerbliche Entwicklung nicht zu erschweren.

Ebenso wird für die sogenannte Zuckerfläche, östlich des Autobahnanschlusses A 5 (ca. 15 ha), die Änderung der im Plansatz 4.1.5 Abs. 2 festgelegten Nutzungseinschränkungen gefordert, dahingehend, dass bei nachgewiesenem Bedarf auch vor der Realisierung des GVT neben Logistiknutzungen weitere gewerbliche Nutzungen von regionaler Bedeutung auf dieser Fläche zulässig sind, die den intermodalen Güterumschlag nicht stören.

Die Verwaltung bittet dem Beschlussvorschlag zu folgen.

Tilman Petters

Stefan Löhr

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat in der öffentlichen Sitzung den Verhandlungstisch, in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1 – 5 Gemeindeordnung zu entnehmen.