

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
2.2	„Westwaldallianz“	
	<u>Schreiben vom 28.10.2014 zur frühzeitigen Beteiligung:</u> Kritik und Anregungen: 1. Darstellung von Siedlungsflächen auf den ehemaligen Kelley-Barracks Das FNP-Änderungsvorhaben verletzt § 1 Absatz 4 BauGB: <i>Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen.</i> Es ist schon ein außergewöhnlicher Vorgang, dass es eine Änderung des Flächennutzungsplans nicht für nötig hält, sich mit den übergeordneten Ausweisungen des Regionalplans abzustimmen. Diese FNP-Änderung definiert ihre Ziele hingegen quasi selbstreferenziell: <i>Der Großteil der Flächen der ehemaligen militärischen Nutzung der US-Streitkräfte sind im rechtswirksamen Flächennutzungsplan als Sonderbaufläche Bund (Verteidigung) dargestellt. Im südlichen Bereich des Geltungsbereichs sind die Freiflächen als Grünfläche für Sportanlagen und als Waldfläche – beides Sonderflächen Bund (Verteidigung) – dargestellt. Nach erfolgtem Wegzug der amerikanischen Streitkräfte aus Darmstadt werden diese Flächen nun nicht mehr für militärische Zwecke benötigt. Nördlich, nordwestlich und südöstlich des Geltungsbereichs befinden sich Gewerbegebiete. Diese sollen um die ehemals militärisch genutzten Flächen ergänzt werden. Die Flächendarstellung ändert sich in gewerbliche Fläche.</i> Hier wird allein auf den – veralteten – Flächennutzungsplan abgehoben, der übergeordnete Regionalplan aber mit keinem Wort erwähnt. Die Neudefinition der Flächennutzung nach Aufgabe der militärischen Vornutzung wird nach einer primitiven „so wie's schon ist kann's auch weiter geh'n“-Erwägung abgeleitet: wo schon Gewerbe ist, kann auch weiteres Gewerbe dazu. Auch insofern findet keine Orientierung an den übergeordneten Planungsvorgaben statt. Und es wird auch unterschla-	Planerische Behandlung der Stellungnahme: Der Anregung, das Plangebiet im südwestlichen Teil als Wohnbaufläche auszuweisen, wird nicht entsprochen. Planerische Bewertung der Stellungnahme: Der Großteil der Flächen der ehemaligen militärischen Nutzung der US Streitkräfte werden im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Wissenschaftsstadt noch als Sonderbaufläche Bund (Verteidigung) dargestellt. Diese Ausweisung soll in gewerbliche Bauflächen geändert werden. Diesem städtebaulichen Ziel steht die Darstellung des Regionalplans Südhessen/Reg FNP 2010 entgegen. Ein Teil der Konversionsfläche ist als „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe, Planung“, ein Teil als „Vorranggebiet Industrie und Gewerbe, Bestand“ dargestellt. Der südwestliche Teil des Plangebiets ist jedoch als „Vorranggebiet Siedlung, Bestand“ ausgewiesen. Daher soll auf Grundlage von § 9 Hess. Landesplanungsgesetz ein Antrag auf Abweichung von den Zielen des Regionalplanes gestellt werden. Dies ist ein Verfahren, welches im Hess. Landesplanungsgesetz vorgesehen ist und nach der Zustimmung durch die Regionalversammlung Abweichungen vom Regionalplan zulässt. Die Ausweisung des gesamten Gebietes als gewerbliche Baufläche ist aus gesamtstädtischer Sicht erforderlich, da in Darmstadt generell ein hoher Bedarf an Flächen für gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten besteht. Zentrale fachliche Grundlage zur Einschätzung des allgemeinen Bedarfs an Wohnungs- und Gewerbeflächen in Darmstadt ist eine Wohnungs- und Gewerbeflächenbedarfsanalyse des Behrend-Instituts aus Frankfurt am Main. Dieses Gutachten wurde im Juli 2012 im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt erarbeitet. Eine wesentliche Erkenntnis dieses Gutachtens besteht in einer starken Notwendigkeit zur Mobilisierung von neuen Flächen-

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	gen, dass sich in dem in der Aufzählung von Himmelsrichtungen fehlenden „südlich“ <i>kein</i> Gewerbegebiet, sondern das weitreichende Wohngebiet der Heimstättensiedlung anschließt, dessen Flächennutzung offenbar und willkürlich ausgeblendet keine Referenz sein soll. Somit bleibt unbeachtet, dass der Regionalplan für den größeren Teil der betroffenen Fläche weder „Sonderbaufläche Bund“ noch „Gewerbe“ vorsieht, sondern für den Bereich der ehemaligen Kelley-Barracks „Vorranggebiet Siedlung“ ausweist:  Die Darstellung von Gewerbeflächen im FNP für den Bereich der Kelley-Barracks (einheitlich grau / „Gewerbliche Bauflächen“) widerspricht somit den Vorgaben des Regionalplans. In diesem Bereich ist nunmehr – wo nun endlich die Anpassung des völlig veralteten Flächennutzungsplans betrieben wird – Siedlungsfläche vorzusehen. Diese Ausweisung ist auch in der Sache sinnvoll, um entlang der Magistrale der Eschollbrücker Straße gegenüber der Heimstättensiedlung ein Siedlungspendant zu schaffen. Ferner spricht die gute Substanz der ehemaligen Kasernengebäude für eine Weiternutzung als zu dem schnell nutzbarem Wohnraum, der in einem gewachsenen, stabilen grünen Umfeld steht. Schließlich spricht auch die nördlich angrenzend beabsichtigte enorme Ausweitung von Gewerbeflächen für ein Wohngebiet in dieser Lage: So können zusätzliche Beschäftigte betriebsnah eine Wohnung finden, was der Verkehrsvermeidung dienen würde. (Zur Kon-	potenzialen in Darmstadt. Dies gilt sowohl für gewerbliche Bauflächen als auch für Wohnbauflächen. Grundsätzlich wird dort eingeschätzt, dass der Wirtschaftsstandort Darmstadt von den aktuellen Zukunftstrends eher profitieren könnte und im Vergleich zu anderen deutschen Städten im Standortwettbewerb gestärkt hervorgeht. Das setzt aber voraus, dass auch die Standortbedingungen insgesamt günstig sind. Dazu zählt insbesondere auch die ausreichende Verfügbarkeit geeigneter Gewerbeflächen. Die Nicht-Verfügbarkeit von geeigneten Gewerbeflächen darf nicht zum Entwicklungs- und Wachstumshemmnis für die Wissenschaftsstadt Darmstadt werden. Durch die engen kommunalen Grenzen sind für Gewerbeflächen kaum noch Flächenreserven vorhanden, sodass die Wiedernutzbarmachung von freigewordenen militärischen Flächen städtebaulich geboten ist, dies auch vor dem Planungsleitsatz des § 1 Abs. 5 Baugesetzbuches, wonach die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll. Zwar käme im Grundsatz für Teile der Flächen der Konversion-West auch eine Nutzung als Wohngebiet in Frage. Eine Wohnnutzung an diesem Standort ist jedoch nicht optimal. In einem ergänzenden Gutachten wurde die Möglichkeit untersucht, inwieweit eine bereichsweise Anordnung von Wohnnutzungen im Planungsgebiet städtebaulich sinnvoll ist. Ergebnis der Untersuchung (Ergänzende Untersuchung „Wohnnutzung“ vom 24.02.2015) ist, dass „in der Gesamtabwägung der unterschiedlichen Ziele der Planung im Konversionsbereich West eine Anordnung von Wohnnutzungen in Teilbereichen gem. geltender gesetzlicher und planerischer Grundlagen zwar möglich erscheint, aber nur eingeschränkt bzw. nicht empfehlenswert, da weder die Ziele der bisherigen Planung in angemessenem Umfang gesichert bleiben, noch trotz zusätzlicher Maßnahmen die angestrebte Qualität einer Wohnnutzung in ausreichendem Maß gewährleistet werden kann.“ In Abwägung mit den divergierenden Nutzungszielen gibt die Stadt für diesen Bereich einer gewerblichen Nutzung den Vorrang. Dies auch vor dem Hintergrund, dass bei städtebaulichen Planungen auch die Belange der Wirtschaft sowie die Belange der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen zu berücksichtigen sind. Das Plangebiet der Flächennutzungsplanänderung ist durch seine Lage als Teil eines schon bestehenden Gewerbegebietes im besonderen Maße für eine gewerbliche Nutzung ge-

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	kretion dieses Vorschlags wird auf die Einwendungen zum Bebauungsplan und Rahmenplan W 46 verwiesen) 2. Klärung der ICE-Trassierung im Plangebiet Im Entwurf zur 7. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) werden ausdrücklich Darstellungen aus dem alten FNP übernommen, die zwei Varianten der geplanten ICE-Neubaustrecke zum Gegenstand haben und bereits Inhalt des 2006 bestandskräftig gewordenen FNP waren (s. Abb.).	eignet. Aus den o.g. Gründen wird die Ausweisung eines Wohngebietes an diesem Standort aktuell nicht befürwortet. Im süd-östlichen Bereich des Plangebietes werden aufgrund der aktuellen Flüchtlingslage ein Teil der Bestandsgebäude der ehemaligen Mannschaftsgebäude für Flüchtlingsunterkünfte hergerichtet. Grundlage der Baugenehmigungen ist die aktuelle, geänderte Gesetzeslage: das Gesetz über Maßnahmen im Bauplanungsrecht zur Erleichterung der Unterbringung von Flüchtlingen vom 20.11.2014 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014 Teil I) und damit einhergehender Ergänzung und Änderung des Baugesetzbuches ermöglicht eine Unterbringung von Flüchtlingen oder Asylbegehrenden auch in Bestandsgebäuden in Gewerbegebieten. Nach Ablauf der Nutzungsgenehmigung der Flüchtlings- bzw. Asylbegehrenden-Unterkünfte in ca. 10 Jahren wird die Nutzung dieser Gebäude und Flächen für eine Wohnnutzung, ggf. in Form eines Mischgebiets für Wohnen und nicht störender Gewerbe, in Einbeziehung der dann aktuellen Gegebenheiten und Bedarfe geprüft. Auswirkungen auf die Flächennutzungsplanänderung: Ergänzen der Begründung um die Darstellungen im Regionalplan, um einen Hinweis auf das eingeleitete Abweichungsverfahren sowie um die geplante Überprüfung einer Wohnnutzung nach Aufgabe der Flüchtlingsunterkünfte in 10 Jahren. Planerische Behandlung der Stellungnahme: Der Anregung, die Darstellung der geplanten ICE-Trasse im Geltungsbereich der 7. Änderung aus dem Flächennutzungsplan zu entfernen, wird nicht entsprochen. Die ICE-Trassenvariante entlang der Main-Neckar-Bahn wird beibehalten. Planerische Bewertung der Stellungnahme: Im aktuell gültigen Regionalplan Südhessen/Reg FNP 2010 wird die Fläche der Kelley-Barracks und des Nathan-Hale-Dépôts von Nordost nach Südwest von einer Trasse für eine Fernverkehrsstrecke/Planung durchzogen. Diese Trasse stellt eine raumordnungsgeprüfte Variante zu den Planungen

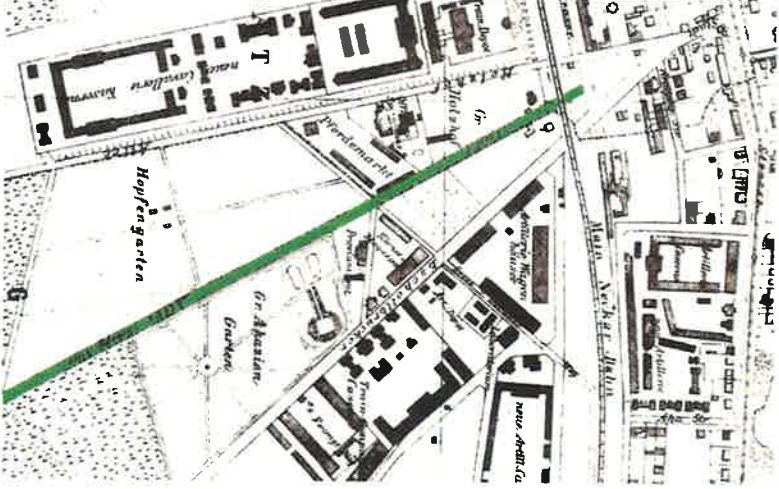
Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	<i>Ausschnitt aus dem 2006 bestandskräftig gewordenen Flächennutzungsplan mit Eintrag des Geltungsbereichs zur 7. FNP-Änderung (schwarz und fett gestrichelt) sowie zweiter ICE-Plantrassen (lila Kästchenfolgen)</i>  Diese Vormerkungen würden – sofern sich die Verwaltung gesetzeskonform daran hält – in daraus abgeleiteten Bauleitplanverfahren nahezu jegliche Entwicklung im Bereich der Konversionsflächen blockieren. Denn insbesondere die das Gebiet diagonal durchquerende Trasse macht kaum noch sinnvolle Festsetzungen in abgeleiteten Bauleitplänen möglich. Deshalb ist es völlig unverständlich, dass der Magistrat diese Trasse erneut in den Flächennutzungsplan übernehmen will. Es ist offenkundig, dass diese Trasse für Darmstadt nicht akzeptabel ist. Sie verhindert jede sinnvolle Nutzung auf den Konversionsflächen und bedeutet einen erheblichen Eingriff in die Waldsubstanz entlang der Eschollbrücker Straße. Sie sollte daher aus dem Flächennutzungsplan entfernt werden. Dafür bedarf es allerdings einer Begründung sowie eines Konzepts, in dem der Magistrat darlegt, wie er sich eine ICE-Anbindung am Darmstädter Hauptbahnhof vorstellt. Die ICE-Trassenvariante entlang der Main-Neckar-Bahn sollte hingegen beibehalten werden, weil sie jedenfalls für die – allseits gewünschte – erweiterte ICE-Bedienung des Darmstädter Hauptbahnhofs in Frage kommt.	einer ICE-Neubaustrecke (NBS) im Raum Rhein/Main – Rhein/Neckar aus dem Jahr 2004 dar. Es handelt sich hierbei um die sog. Trassenvariante IIIA zur Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar. Die Studie zum Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse/Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe mit Vorschlägen für eine Führung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar liegt zwar seit Anfang 2015 vor. Abschließende Ergebnisse werden derzeit diskutiert und sollen in den neu aufzustellenden Bundesverkehrswegeplan 2015 eingearbeitet werden. Bis zur abschließenden Entscheidung wird daher diese Trassen-Variante auch im gültigen kommunalen Flächennutzungsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt dargestellt. Für die das Plangebiet querende Trassenvariante IIIA wurde aufgrund der Bestandsbebauung (Kasernengelände) im Rahmen des o.g. von 2002 bis 2004 durchgeführten Raumordnungsverfahrens (ROV) eine Tunnellösung erarbeitet, die jedoch heute nicht mehr realisierbar erscheint: Zum einen ergaben sich zwischenzeitlich geänderte Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Trassenbereich der Variante IIIA, insbesondere neue Entwicklungsperspektiven für die Konversionsgebiete Kelley-Barracks und Nathan-Hale-Depot nach dem Abzug der US-Streitkräfte, zum anderen bestehen geänderten Planvorstellungen seitens des Vorhabenträgers (siehe Studie DB Netz AG) im Hinblick auf eine nunmehr lediglich eingleisige Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs (sog. „Konsenstrasse“, 2007) und damit verbundenen Fragen der Wirtschaftlichkeit der Trasse. Daher wurden im Rahmen einer weiteren Planungskonkretisierung für den Trassenverlauf der Variante IIIA im südlichen Bereich des Darmstädter Hauptbahnhofs durch das Büro Krebs und Kiefer Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH, Darmstadt – im Vorgriff auf das für 2016 geplante Planfeststellungsverfahren – in einer Entscheidungsstudie vier modifizierte Linienführungen entwickelt, die als technisch und verkehrlich machbar bewertet werden. Bei den Linienvarianten werden ebenfalls Tunnelbauwerke erforderlich. Es wurden dabei die dem damaligen Raumordnungsverfahren zu Grunde gelegten Planungsparameter ergänzt und unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen konkretisiert (u.a. Entwurfsgeschwindigkeiten, Längs- und Querneigungen, Höhenlage, Lage von Bauwerken wie

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
		Tunnel und Trogbauwerken). In einer vom Büro Infrastruktur & Umwelt, Professor Böhm und Partner, Darmstadt, erarbeiteten „Expertise zu Konflikten der landesplanerisch festgelegten Linienführung (ROV/Regionalplan) mit aktuellen städtebaulichen Entwicklungen im Bereich der Konversionsflächen West und zur Übereinstimmung fortentwickelter Trassenführungen mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung“ wurden die vier modifizierten Linienführungen vor dem Hintergrund der aktuellen Planungsabsichten der Wissenschaftsstadt Darmstadt hinsichtlich ihrer Kompatibilität mit der landesplanerisch festgestellten Variante sowie damit betroffenen Zielvorgaben untersucht. Die einzelnen Linienvarianten weisen im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit den städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen der Stadt einerseits, bezüglich der Einhaltung der regionalplanerischen Zielvorgaben und der aus dem Raumordnungsverfahren resultierenden Bedingungen andererseits, unterschiedliche Vor- und Nachteile auf. Den einzelnen Linienvarianten ist zu attestieren, dass sie – wie die Trassenvariante IIIA – mit den Zielen der Raumordnung grundsätzlich vereinbar sind und die Raumverträglichkeit gegeben ist, da es sich bei den vier modifizierten Linienführungen jeweils um alternative Konkretisierungen der Trassenvariante IIIA handelt. Mit einem Raumordnungsverfahren wird die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (Raumordnungsverfahren) geprüft, wobei die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme gem. § 15 Abs. 1 Raumordnungsgesetz unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen sind. Die Ermittlung und Beurteilung einer generellen Trassenführung erfolgt somit im raumordnerischen Maßstab (1:25.000 – 1:100.000). Bei kleinräumigen und räumlich begrenzten Abweichungen der Trassenführung im Zuge der weiteren Planungskonkretisierung (hier: die vier Linienvarianten) ist davon auszugehen, dass die grundsätzliche Raumverträglichkeit der Trasse unbeschadet bleibt und dass die Durchführung eines erneuten Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich ist. Eine konkrete Prüfung und weitere technische Planungen der einzelnen Linienvarianten ist Gegenstand eines nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens gemäß § 18 AEG bzw. der integrierten Umweltverträglichkeitsprü-

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	3. Beibehaltung des Grünzugs in der Achse der ehemaligen „Stadt Allee“ § 1 Abs. 6 Pkt.5 BauGB fordert: <i>„Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen: ...</i> <i>5. die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes.“</i> Der 7. Änderungsentwurf zum FNP verstößt gegen diese Vorschrift bzw. ignoriert sie, weil er die stadtbildprägende Achse von Schepp Allee bzw. Stadt-Allee aus dem bislang gültigen Plan entfernen will.	fung nach §§ 3a ff. UVPG i.V.m. § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG. Die konkrete Linienführung wird somit im Planfeststellungsverfahren ermittelt und ist nicht Gegenstand der Darstellungen im Flächennutzungsplan. Daher ist eine Änderung der Darstellung der Neubaustrecke im Flächennutzungsplan nicht erforderlich und folglich auch nicht Gegenstand der 7. Flächennutzungsplan-Änderung, Teilbereich 7.1. Aus den o.g. Gründen ist die konkrete Linienführung auch nicht Gegenstand des Zielabweichungsantrags. Die grundsätzliche Möglichkeit einer Realisierung der Trassenvariante IIIA in Form einer der vier Linienvarianten ist auch bei Umsetzung der Konversionsmaßnahme im Bereich der Kelley-Barracks im Hinblick auf eine gewerbliche Nutzung grundsätzlich gegeben. Auswirkungen auf die Flächennutzungsplanänderung: Ergänzen der Begründung um die Ausführungen zur Darstellung der ICE-Neubaustrecke. Planerische Behandlung der Stellungnahme: Der Anregung, die Achse der ehemaligen Stadt-Allee („Schepp Allee“) beizubehalten, wird nicht entsprochen. Planerische Bewertung der Stellungnahme: Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist im Geltungsbereich der 7. Flächennutzungsplanänderung, Teilbereich 7.1, die Fortführung der Schepp Allee als ausgewählte Grünverbindung dargestellt. Die historische Wegeverbindung der Schepp Allee in Richtung Stadtmitte ist aufgrund der Nutzungen der vergangenen Jahrzehnte, der Einzäunung des Gebietes und der starken Zäsur der Grünverbindung durch die im Westen bestehende, Nord-Süd verlaufende Bahntrasse stadträumlich nicht erlebbar. Darüber hinaus besitzt die Schepp Allee-Brücke keine Funktion als Fuß- und Radwegachse. Eine Querung des Haardtrings ist für die Radfahrer in der heutigen Lage kaum sicher und leistungsfähig für Kfz und andere Verkehrsteilnehmer möglich. Die Brücken Eschollbrücker Straße und Hilpertstraße bilden die Hauptradwegachsen (zukünftig mit guten Radverkehrsanlagen) in das Gebiet.

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	Als der Darmstädter Flächennutzungsplan nach einem jahrzehntelangen Planungsverfahren und nach Satzungsbeschluss im Dezember 2005 im darauf folgenden Jahr 2006 bestandskräftig wurde, waren die militärischen Flächen im Westen noch militärisch genutzt und ihre anderweitige Verfügbarkeit nicht absehbar. Der parallel ins Verfahren gegebene Rahmenplan zum Bebauungsplan W 46 datiert insofern auf S. 8: „Anlass der Planung ist die im Jahr 2008 erfolgte Auflassung der ehemaligen amerikanischen Militärfächen durch die US-Streitkräfte“. Und Vorlage 2014/0357 differenziert dies dahingehend: „Die Fläche des Nathan-Hale-Depots war weiterhin in der Nutzung durch die amerikanischen Streitkräfte und wurde erst im Jahr 2011 freigegeben.“) Der FNP von 2006 hatte zwischen den beiden militärisch genutzten und für zivile Nutzungen nicht verfügbaren Kasernengeländen der Kelley-Barracks (südlich der Stadt-Allee-Achse) und des Nathan-Hale-Depots (nördlich der Stadt-Allee-Achse) eine Grünachse festgesetzt: hellgrüne Punkte diagonal durch den nachstehend abgebildeten FNP-Ausschnitt, westlich und östlich der Main-Neckar-Bahn. Diese Achse verlängert sich noch immer in die „Stadtschneise“ im Westwald (vgl. noch einmal den oben unter Ziff. 2 abgebildeten FNP-Ausschnitt). Angesichts der streng abgezaunten Kasernenbereiche war damals offenkundig, dass diese Grünachse erst dann entwickelt werden könne, wenn die Kasernengelände wieder öffentlich zugänglich sein würden. Diese Situation ist heute gegeben. Doch ausgerechnet jetzt will der Magistrat diese Grünachse entfernen und argumentiert so (Ziele S. 3): „Im Flächennutzungsplan verläuft durch den Geltungsbereich die Fortführung der Schepp Allee als ausgewählte Grünverbindung. Aufgrund der starken Zäsur der Grünverbindung durch die bestehende Bahntrasse ist die quartiersübergreifende Grünverbindung stadträumlich nicht erlebbar ... Die Darstellung der linearen Grünverbindung soll herausgenommen werden.“ Die Main-Neckar-Bahn ist heute tatsächlich keine solche „Zäsur“, weil sie exakt im Zuge dieser Schepp Allee-Achse mit einer Brücke überquert werden kann und die Bahn selbst durch üppige Vegetation weitgehend	Vorrangiges Ziel der Grün- und Landschaftsplanung ist, den Bestandserhalt wertvoller Grünstrukturen im Konversionsbereich wie den ehemaligen Paradeplatz und wertvoller Baumbestände sowie den Waldbereichen im Westen. Ziel der weiteren Planungen ist, eine Grünverbindung innerhalb des Quartiers herzustellen. Die Darstellung der linearen Grünverbindung soll daher herausgenommen werden. Ein Beibehalten der Grünachse hätte auch die gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten erheblich erschwert. Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind auch die Belange der Wirtschaft sowie der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen zu berücksichtigen. In der Abwägung dieser Belange mit den hier konfligierenden Belangen der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, der erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes wurde den Belangen der Wirtschaft mehr Gewicht gegeben. Auswirkungen auf die Flächennutzungsplanänderung: Ergänzen der Begründung mit Umweltbericht um die Ausführungen zur Darstellung der Aufgabe der Stadt-Allee.

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	verdeckt ist. Die im bisherigen FNP festgesetzte Grünachse im Zuge der Schepp Allee würde erst dann nicht mehr „erlebbar“ sein, - wenn diese Brücke über die Main Neckar-Bahn abgerissen wird (eine entsprechende Absicht verschweigt der Magistrat an dieser Stelle), - wenn der Magistrat die Fortsetzung der Schepp Allee westlich der Bahn entwidmet und der Firma Döhler als Baugelände übergibt, - wenn die Firma Döhler den weiteren Verlauf dieser Achse ab Main Neckar-Bahn und zwischen den beiden Kasernenbereichen überbaut und - wenn die Straßenführungen des Rahmenplans zum W 46 umgesetzt würden, die den heute noch gut wahrnehmbaren Verlauf dieser Achse vollständig ignorieren. All diese Aspekte werden in der Vorlage zur 7. Änderung des Flächennutzungsplans nicht genannt. Grund der Herausnahme dieser Grünverbindung ist also tatsächlich, selbige durch Brückenabriss erst noch kap- pen zu wollen und die Achsenstrecke dahinter der Überbauung durch die Firma Döhler und anderer Firmen freizugeben. Wenn diese Gründe nicht ausgesprochen und durch das Argument einer angeblichen „nicht Erlebbarkeit“ kaschiert werden, bedeutet das eine Täuschung der zu beteiligenden Öffentlichkeit. Zudem war schon die Darstellung „Grünachse“ im bestandskräftigen Flächennutzungsplan eher untertrieben. Denn diese Grünachse wurde auf einer Linie festgesetzt, wo historisch eine stadtbildprägende Achse verlief, die früher „Stadt Allee“ und erst sekundär (wegen der krumm wachsenden Kiefern östlich der Main-Neckar-Bahn) „Schepp Allee“ genannt wurde. Diese Achse lief von der alten Main-Neckar-Bahn (heute die Trasse der Hindenburgstraße) als mittlerer von drei Achsstrahlen nach Südwesten weit hinaus bis in den Westwald, wo sie noch heute „Stadtschneise“ heißt. Nachfolgend ein Ausschnitt aus einem Stadtplan von 1900 mit dem grün hervorgehobenem Beginn der Stadt-Allee-Achse in jenem Bereich, in dem sie heute „Schepp Allee“ heißt:	

Nr.	Vorgebrachte Stellungnahme:	Prüfung der Stellungnahme:
	 Dieser stadthistorisch bedeutsame Kontext wird in der 7. Änderung nicht angesprochen, problematisiert und berücksichtigt, was nicht in Einklang mit dem eingangs zitierten und zu beachtenden Grundsatz aus dem BauGB steht. Es wird daher gefordert, dass die besagte Grünachse auch zukünftig im Flächennutzungsplan der Stadt Darmstadt ausgewiesen wird und nun auch in die praktische Ausgestaltung geht, da die Militärflächen verfügbar geworden sind.	