

**Drucksache Nr.: X / 28.4 Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN vom 08.07.2022 zur Drucksache Nr.: X / 28 Eckpunktepapier – Kap. 3.8 Für Logistik geeignete Industrie- und Gewerbeflächen**

**Vorlage eines Zwischenberichts zum Thema „Einführung eines Planzeichens für Logistik geeignete Industrie- und Gewerbeflächen“**

Der o.g. Antrag wurde wie folgt begründet:

In den Beratungen der Ausschüsse wurde deutlich, dass es für die Einführung des neuen Planzeichens „Logistik“ für eine bestimmte Zweckbindung von Vorrangflächen für Industrie und Gewerbe Ausgestaltungsmöglichkeiten gibt, die noch nicht näher definiert sind. Über alle Fraktionen hinweg gibt es diesbezüglich Diskussionsbedarf. Der Zwischenbericht dient einem transparenten, nachvollziehbaren Verfahren, der die RVS-Gremien noch einmal beteiligt, um bei eventuellen Zielkonflikten, sachgerechte Festlegungen tätigen zu können.

Zu den in dem o.g. Antrag erbetenen Informationen berichte ich wie folgt:

- Verbindlichkeit des Planzeichens für die Gewerbeflächenentwicklung der jeweiligen Kommune

Die Festlegung des Planzeichen VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik bedeutet für die Kommunen, dass sie an dieser Stelle bauleitplanerisch kein „reguläres“ Gewerbegebiet entwickeln können, sondern eines, das die besondere Zweckbestimmung entsprechend beachtet. Innerhalb dieser VRG mit festgelegter Zweckbestimmung ist die Aufstellung, Änderung oder Aufhebung eines Bauleitplans, unabhängig von seiner Größe (kleiner oder größer 3 ha), ausschließlich zur Sicherung, Ordnung oder Entwicklung der festgelegten Zweckbestimmung zulässig.

Im VRG mit besonderer Zweckbestimmung Logistik sollen Bauleitpläne aufgestellt oder bestehende Bebauungspläne geändert werden, so dass in deren Geltungsbereich vorrangig Logistiktutzungen sowie Gewerbebetriebe mit erheblichen transportbedingten Beeinträchtigungen zulässig sind. Als Schwellenwert werden dabei 300 Fahrten von Lastkraftwagen (schweren Nutzfahrzeugen) und Lieferwagen pro Tag angenommen. Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude nach § 8 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO sind nur ausnahmsweise zulässig, wenn sie mit den Logistiktutzungen einen betrieblichen Zusammenhang aufweisen.

Es handelt sich bei den Vorranggebieten Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik um die raumordnerische Sicherung und Vorhaltung geeigneter Standorte zur Flächenvorsorge. Sie zeichnen sich durch gute überregionale Verkehrsverbindungen ohne Ortsdurchfahrt aus. Dadurch besteht die Möglichkeit der Konfliktverringerung durch räumliche Steuerung mithilfe der Zuordnung von Logistikstandorten auf geeignete Flächen mit einer hohen Verkehrsgunst. Sie sollen als Standorte für Unternehmen der Logistikbranche zur

Verfügung stehen, die große Flächen benötigen und in besonderem Maß von einer verkehrsgünstigen Lage abhängig sind. Hierbei handelt es sich insbesondere um Unternehmen der sog. Distributionslogistik, die die Verteilung produzierter Waren zum Abnehmer (Unternehmen, Händler, Endkunden) übernehmen. Hierbei wird zwischen regionaler, nationaler und internationaler Distribution mit unterschiedlichen Auslieferungsradien von 50 bis > 150 km unterschieden. Eine entsprechende Anbindung wie in den Kriterien vorgesehen, soll daher eine effiziente und umweltschonende Übernahme der Aufgabe der Verteilung/Auslieferung in kurzer Zeit gewährleisten. Reine Lager, die hauptsächlich der Vorratshaltung dienen und nur geringen Umschlag verzeichnen sind hier daher nicht vorgesehen. Auch die Ansiedlung von Produktionsbetrieben soll möglich sein, wenn sie mit erheblichen transportbedingten Beeinträchtigungen verbunden sind. Bei den mit diesem Planzeichen festgelegten Flächen handelt es sich durch die Nähe zu Bundesautobahnen und planfrei ausgebauten Bundesstraßen um räumlich besonders geeignete Flächen, die jedoch nur in begrenztem Maß zur Verfügung stehen. Daher soll gewährleistet werden, dass diese Flächen für Nutzungen mit vorrangigen Ansprüchen an die Verkehrsanbindung gesichert und vorgehalten werden.

Um diese Flächen vor einer anderweitigen Inanspruchnahme zu schützen, sollen dort Nutzungen, die auf eine direkte Lage an einer Bundesautobahn oder Bundesstraße nicht angewiesen sind, unzulässig sein und in bestehenden oder aufzustellenden Bebauungsplänen gemäß § 1 Abs. 4 und 5 BauNVO entsprechend gegliedert und ausgeschlossen werden. Solchen Nutzungen wie Handwerksbetrieben, Dienstleistungen oder Büronutzungen stehen die regulären Vorranggebiete Industrie und Gewerbe zur Verfügung und deren vorrangige Nutzung durch diese Betriebe erlaubt die Freihaltung für eine Inanspruchnahme durch Betriebe der besonderen Zweckbestimmung Logistik.

Eine Nutzung der gemäß § 8 Abs. 2 BauNVO in Gewerbe- und gemäß § 9 Abs. 2 BauNVO in Industriegebieten regelmäßig zulässigen Anlagen für sportliche Zwecke sowie der in §§ 8, 9 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen wie Vergnügungsstätten sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale oder gesundheitliche Zwecke sollen ebenso ausgeschlossen werden wie Einzelhandelsbetriebe, die über die Gebietsversorgung hinausgehen. Dies ist auch aus städtebaulicher Sicht sinnvoll, da diese Flächen wegen der Vermeidung von Beeinträchtigungen im Abstand zu Wohnsiedlungsgebieten festgelegt wurden, diese Anlagen der genannten Zwecke aber für die Wohnbevölkerung auf kurzen Wegen gut erreichbar sein sollen.

Möchte eine Kommune im VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik dennoch ein „reguläres“ Gewerbegebiet (mit Nutzungen außerhalb der Zweckbestimmung) festsetzen, stehen die Ziele des VRG mit der besonderen Zweckbestimmung Logistik dem entgegen, so dass zumindest die Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens erforderlich wäre.

Durch die Festlegung regulärer Vorranggebiete Industrie und Gewerbe in den Städten und Gemeinden sind Flächen auch für die übrigen gewerbegebietstypischen Nutzungen an anderen Stellen im Gemeindegebiet vorhanden. Eine Nutzungseinschränkung auf Betriebe der Logistikbranche in diesen VRG Industrie und

Gewerbe mit der besonderen Zweckbestimmung wird daher als regionalplanerisch vertretbar angesehen. Im Gegenzug sollen die Städte und Gemeinden in den Bebauungsplänen der regulären Gewerbegebiete den möglichen Ausschluss logistischer Nutzungen prüfen und diese Pläne ggf. entsprechend anpassen. Dadurch sollen dort künftige Konflikte durch die Ansiedlung von Logistikbetrieben vermieden werden, da ohne einen solchen bauleitplanerischen Ausschluss die Ansiedlung von Logistikbetrieben in den regulären VRG Industrie und Gewerbe weiterhin möglich ist. Die entsprechenden Nutzungseinschränkungen bzw. -ausschlüsse sollen daher auf der bauleitplanerischen Ebene aus besonderen städtebaulichen Gründen zum Schutz von Wohnnutzungen umgesetzt werden.

Das Ziel Z3.4.1-1 Abs. 2 (Ausnahme für erhöhten Wohnungsbedarf) findet aus den genannten Gründen keine Anwendung. Auch ein Heranrücken von Wohnbebauung oder anderer schutzbedürftiger Nutzungen, die zu einer Gefährdung ansässiger Betriebe in diesen Gebieten führen, ist durch Bauleitplanungen oder andere geeignete Maßnahmen auszuschließen. Dies dient dem Schutz aller VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung, insbesondere den hafenauffinen Gewerbegebieten, vor der Umnutzung zugunsten des Wohnens.

Es ist im Rahmen der Bauleitplanaufstellungen oder -änderungen von den Kommunen zu erläutern, dass die geplanten Nutzungen die besonderen Standortanforderungen bzgl. eines hohen Verkehrsaufkommens, einer verkehrlichen Erreichbarkeit ohne die Störung empfindlicher Nutzungen sowie eines 24/7-Betriebs erfüllen. Damit sollen diese Standorte in der Region, die diese Anforderungen erfüllen für diese verkehrsintensiven Nutzungen gesichert bzw. vorgehalten werden können.

Innerhalb der festgelegten Vorranggebiete Logistik, Bestand besteht für genehmigte Nutzungen Bestandsschutz, die über eine Fremdkörperfestsetzung gemäß § 9 Abs. 2 BauGB geregelt werden sollen. Das HMWVW (vormals HMWEVW) unterstützt den Ansatz, das für Logistik geeignete Standorte auch dann festgelegt werden sollen, wenn derzeit im Bestand andere gewerbliche Nutzungen überwiegen, um mittel- bis langfristige Umnutzungen zu unterstützen.

- Kriterien zur Flächenausweisung

1. Die Flächenkulisse der VRG Industrie- und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik, **Planung** wurde wie folgt hergeleitet:

Im Rahmen der Erarbeitung des Gutachtens Regionales Entwicklungskonzept (REK) 2018/19 wurden mit Hilfe von Internet- und Presserecherchen sowie anhand der Auswertung von Luftbildern vorhandene Logistikstandorte > 2 ha in Südhessen erfasst, da eine flächendeckende Bestandserfassung der Flächeninanspruchnahme durch Logistik nicht vorlag. Auf diese Weise wurden 200 Standorte auf ca. 980 ha ermittelt. In den 2018 vom Regierungspräsidium Darmstadt (im RV-Gebiet mit diesem gemeinsam) geführten kommunalen Fachgesprächen wurden diese ermittelten Flächennutzungen thematisiert.

Aus dem im REK ermittelten Flächenpool für Gewerbe wurde durch Anwendung weiterer Kriterien ein Flächenpool mit besonderer Eignung für großflächige, verkehrsintensive Logistik ermittelt. Somit handelt es sich bei den VRG Industrie und Gewerbe mit der besonderen Zweckbestimmung Logistik um eine Teilmenge der VRG Industrie- und Gewerbe.

Abgeleitet aus den Vorgaben der 3. LEP-Änderung, den analysierten Bestandsstandorten, den Gesprächen mit Kommunen und Unternehmen der Logistikbranche sowie Studien wurden folgende Kriterien bei der Festlegung der für großflächige, verkehrsintensive Logistik festgelegten Flächen zugrunde gelegt:

- Nähe zur Anschlussstelle von BAB und planfrei ausgebauten überörtlichen Straßen (1 km, 2.5 km Einzugsradius),
- Konzentration/Bündelung an bestehenden Logistikscherpunkten (2 Logistikbetriebe innerhalb 1 km Einzugsradius), Vorrang der Erweiterung vor Entwicklung neuer Standorte, Synergieeffekte,
- Nähe zu intermodalen Umschlagspunkten (KV-Terminals und Häfen, jeweils im 5 und 10 km Einzugsradius),
- Lage nicht im unmittelbaren Umfeld von Siedlungsräumen oder von diesen durch große Verkehrsachsen getrennt,
- Lage auf Flächen, die für Siedlungszwecke, insbesondere Wohnnutzungen, nicht geeignet sind, z.B. Seveso-Achtungsabstände, Siedlungsbeschränkungsgebiet des Frankfurter Flughafens, Höchstspannungsleitungskorridor,
- Überwiegendes Flächenangebot im Ballungsraum, um eine nachhaltige und emissionsarme Ballungsraumversorgung zu gewährleisten,
- Vermeidung flächenintensiver Logistik in den Entwicklungsschwerpunkten im ländlichen Raum, da hier arbeitsplatzintensives Gewerbe angesiedelt werden sollte.

Diese Kriterien wurden anhand ihrer Bedeutung unterschiedlich gewichtet. Die unmittelbare Anbindung an das überörtliche Straßennetz wurde auch von Logistikern in Fachgesprächen als wichtigstes Kriterium genannt. Daher kam der straßenseitigen Anbindung einer Fläche eine besonders hohe Gewichtung zu. Darüber hinaus, aber mit einem deutlich geringeren Einfluss auf das Ergebnis, wurde die Nähe zu anderen Logistikunternehmen und weiteren Verkehrsinfrastrukturen bewertet. Auch planerische Überlegungen, wie die Lage in Gebieten, die für eine Wohnnutzung ausgeschlossen sind, sind in die Bewertung eingeflossen.

Im Zuge der von der Regionalversammlung Südhessen am 13. Dezember 2019 beschlossenen Erarbeitung eines Aktualisierten Plankonzeptes (APK - Drs. Nr.: IX / 112.5) wurden die beiden Datensätze der Häuser Regierungspräsidium Darmstadt und Regionalverband FrankfurtRheinMain zu einem Basisflächenpool zusammengeführt. Den Gewerbeflächen im Verbandsgebiet fehlte die Information der Erfüllung der o.g. Eignungskriterien, so dass diese Flächen im Nachgang geprüft wurden.

Die Potenzialflächenkulisse der für Logistik geeigneten Industrie- und Gewerbeflächen, Planung umfasste somit zunächst das Ergebnis aus potentiellen REK-Gewerbeflächen und den vom RV in seinen Kommunengesprächen 2019 ermittelten Gewerbeflächen, die die o.g. Kriterien zur logistischen Eignung erfüllen. Nach der Verschneidung der vereinten Flächenkulisse und der Anwendung der APK-Restriktionen erfolgte anschließend eine planerische Bewertung im Rahmen der Plausibilitätsprüfung durch das Regierungspräsidium Darmstadt und den Regionalverband FrankfurtRheinMain. Dabei wurden laufende Planungen oder bekannte entgegenstehende Nutzungen berücksichtigt und nur Flächen > 5 ha mit einer entsprechenden Eignung einbezogen.

Gemäß Ziffer 11b. des o.g. Beschlusses der Regionalversammlung vom 13. Dezember 2019 zu Kriterien für ein APK wurde die Beschäftigung mit Logistikflächen begrüßt und es sollte dafür Sorge getragen werden, im APK und dann im RPS/RegFNP bestehende und entsprechend geeignete Logistikstandorte zu sichern. Der Beschluss enthält den Auftrag, im Hinblick auf neue Flächen für Logistik mit den betroffenen Gemeinden vor Aufnahme ins APK bzw. in den RPS/RegFNP Gespräche zur Akzeptanz zu führen.

Daher wurde in einem ersten Schritt zunächst am 29. Juni 2021 vom Regierungspräsidium Darmstadt eine Online-Informationsveranstaltung / kommunaler Austausch zu Logistikflächen in Südhessen veranstaltet. Im zweiten Schritt wurden, im Verbandsgebiet gemeinsam mit dem RVFRM, mit 17 Kommunen bzw. Zweckverbänden / Kooperationen zu 29 Flächen von November 2021 bis Anfang Februar 2022 Akzeptanzgespräche geführt. Im Dezember 2021 wurde in Drs. Nr. X/9.0 mit dem Zwischenergebnis APK2.0 auch das methodische Vorgehen bei der Ermittlung der Flächenkulisse und dem Umgang mit Ziffer 11b. des o.g. RVS-Beschlusses erläutert.

Das Vorgehen und die Ergebnisse der sog. Akzeptanzgespräche wurden am 5. Mai 2022 im Fachausschuss Wirtschaft und Verkehr der Regionalversammlung Südhessen präsentiert. Im Ergebnis der Gespräche lehnte die Mehrzahl der Kommunen eine Festlegung als geplante Logistikfläche ab. Einer Festlegung als Bestandsfläche hingegen wurde eher zugestimmt.

Da die zum APK beschlossenen Restriktionen in der Form des APK2.0 im Dezember 2021 zu keiner raumordnerisch befriedigenden Verteilung aller Flächenpotenziale führten, beschloss die Regionalversammlung Südhessen im Mai 2022 eine auf Kriterien basierte planerische Nachsteuerung der Ergebnisse des APK2.0. Daher wurden alle Flächen des Flächenpools, auch die VRG Industrie und Gewerbe und somit auch die mit festgestellter Logistikeignung, anhand begünstigender und erschwerender Lagekriterien sowie regionaler Erwägungen zur Siedlungsentwicklung gegeneinander abgewogen. Hieraus ergaben sich auch neue Flächenfestlegungen gegenüber dem Stand zum Zeitpunkt der Akzeptanzgespräche. Auch wurden die im REK vorgeschlagenen 15 langfristigen Industrie- und Gewerbeflächen mit Logistikeignung im Rahmen dieser planerischen Nachsteuerung als Alternativflächen einbezogen. Die in den Akzeptanzgesprächen vereinzelt von Kommunen vorgeschlagenen alternativen Planungsflächen für Logistik wurden in diesem Rahmen ebenfalls geprüft und in zwei Fällen in den Potentialflächenpool aufgenommen.

Im Verwaltungsentwurf sind Flächen in 21 Kommunen in 7 Landkreisen/kreisfreien Städten enthalten, die VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik, Planung auf in Summe ca. 350 ha aufweisen. Aus den weiteren Bearbeitungsschritten und Abstimmungsgesprächen ergaben sich dabei in sechs Kommunen (4 im RV-Gebiet, 2 außerhalb) geeignete Potentiale, zu denen bislang noch kein Akzeptanzgespräch geführt werden konnte. Gegenüber dem Regionalen Entwicklungskonzept Südhessen wurde die Anzahl der Kommunen, die bei Anwendung der Eignungskriterien über entsprechende für Logistik geeignete Industrie- und Gewerbeflächenpotentiale verfügen, um 11 Kommunen reduziert.

2. Bei der Ermittlung der VRG Industrie und Gewerbe mit der besonderen Zweckbestimmung Logistik, **Bestand** wurde wie folgt vorgegangen:

Die im Rahmen der REK-Erstellung erfassten Logistikunternehmen in Bestandsgebiet wurden in Verbindung mit der Auswertung von Luftbildern überprüft und aktualisiert. Die Bewertung der Flächen erfolgte analog zu den unter 1. aufgeführten Kriterien bei der Ermittlung von Logistikflächen, Planung.

Im Rahmen der regionalplanerischen Nachsteuerung wurden zudem die Kriterien angrenzende Wohnbebauung, Wohnnutzung im Radius von >250 m, Gleisanschluss, Anbindung an die nächstgelegene Bundesautobahn ohne Durchfahrung von Wohngebieten sowie weitere Informationen zu der Fläche in die Abwägung eingestellt.

Wegen des zwischenzeitlich erfolgten Urteils des Hess. Verwaltungsgerichtshofs vom 18. Oktober 2022 – 4B 1069/22.N und der daraus notwendigen Anpassung wurden keine Flächen < 3 ha festgelegt. Bei gleichzeitig anderweitig vorhandenen Nutzungen wie beispielsweise ein Müllheizkraftwerk, eine Deponie oder eine Abbaufäche im direkten Umfeld wurde ebenfalls keine Festlegung zugunsten Logistik vorgenommen. Die straßenseitige Verkehrsanbindung wurde geprüft.

Aus dem Ausgangsflächenpool von ca. 400 Standorten auf ca. 1.700 ha sind nach der Anwendung der Kriterien noch 319 Flächen auf ca. 1.360 ha als Bestandsflächen verblieben. Nach der Nachsteuerung handelt es sich nun um 197 Flächen auf ca. 1.070 ha als VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik, Bestand.

Laut Raumordnungsgesetz (ROG) sind Raumstrukturen so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird. Den Zielen der 3. LEP-Änderung ist Rechnung zu tragen, wonach die Verkehrsträger ihren spezifischen Stärken entsprechend einzusetzen sind und ihrer Verknüpfung im Güterverkehr eine besondere Bedeutung zukommt. Durch die Verwendung des neuen Planzeichens der besonderen Zweckbestimmung für Logistikflächen, Regionale Logistikzentren, Güterverteilzentren und hafenaffine Gewerbegebiete wird diesen Forderungen entsprochen. Daher sind diese besonderen Zweckbestimmungen im Zusammenhang mit der Verknüpfung von Transportmitteln und den Warenströmen zu verstehen. Die Logistikflächen übernehmen daher innerhalb bzw. als Teil der Lieferkette die entsprechende notwendige Funktion der Verteilung an die Abnehmer/Kunden (Distributionslogistik).

Bei den Regionalen Logistikzentren handelt es sich um beschäftigungsintensive, regional bedeutsame zentrale Lagerstandorte an bestehenden Bundesautobahnen, -kreuzen oder vierspurig ausgebauten Bundesstraßen, die sich in der Nähe eines bestehenden oder möglichen Gleisanschlusses und an den Regionalachsen der Region befinden.

Die festgelegten 21 Häfen, davon 15 mit hafenaffinen Gewerbegebieten dienen als Logistikknoten den Unternehmen der Beschaffungslogistik, sorgen daher für einen hohen Warenumsatz vor der weiteren Verarbeitung oder Verteilung von Waren oder Gütern.

Die im Verwaltungsentwurf festgelegten 9 Güterverkehrszentren (GVZ) und Terminals des kombinierten Verkehrs (Ziel Z3.4.1-5, Seite 72 und Ziel Z6.4.1-1, Seite 163) einschließlich CargoCity Süd, CargoCity Nord und Terminal im Frankfurter-Osthafen sind für den bi- und trimodalen Umschlag von Gütern in ihrer Funktion als Knotenpunkte und ihre Verknüpfung mit den transeuropäischen Verkehrskorridoren zu sichern und weiter auszubauen. Sie übernehmen also hauptsächlich die Aufgabe der Umschlagslogistik von einem auf ein anderes Transportmittel.

Im Verwaltungsentwurf des RPS/RegFNP (6.4.3, Seite 166) entsprechen die nach § 5 Abs. 4 Nr. 3 HPLG festgelegten zuführenden Gleisanschlüsse bauplanungsrechtlich zugleich einer nachrichtlichen Übernahme nach § 5 Abs. 4 BauGB. Darüber hinaus werden 15 Gleisanschlüsse mit ihrer zuführenden Infrastruktur als Schienentrasse nachrichtlich nach § 5 Abs. 4 BauGB übernommen.

- Darstellung (Beikarte, Hauptkarte, Textteil...)

Zu den VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik enthält der Textentwurf des RPS/RegFNP in Kap. 3.4.1-3 Zielaussagen. In der Hauptkarte des RPS/RegFNP sind diese als reine HPLG-Festlegung enthalten. Die besondere Zweckbestimmung Logistik ist durch einen Umring mit einem lila Punktsymbol auf einer gewerblichen Baufläche (grau) bzw. einem VRG Industrie und Gewerbe gekennzeichnet.

- Nachweis des Flächenbedarfs

Im REK 2019 waren 980 ha Logistikflächen im Bestand (> 2 ha) ermittelt worden, davon waren bereits ca. 635 ha im RPS/RegFNP 2010 als Vorranggebiete Industrie und Gewerbe festgelegt.

Im REK war gutachterlich ein Bedarf von ca. 1.000 ha bis 2030 prognostiziert worden. Dabei wurden die Zuwächse der Beschäftigten zu einer durchschnittlichen Beschäftigtendichte der jeweiligen Branche in Bezug gesetzt. Im Bereich Verkehr und Lagerei errechnete sich bei einem Zuwachs von ca. 27.000 Beschäftigten und einer durchschnittlichen Beschäftigtendichte von 20 Beschäftigten je Hektar ein Flächenbedarf von ca. 1.350 ha. Es wurde zur Logistikbranche angemerkt, dass die Beschäftigtenentwicklung nur einen ungefähren Hinweis auf einen möglichen Flächenbedarf liefert.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Logistikbranche bislang trotz ihrer wichtigen und noch steigenden Bedeutung in der amtlichen Statistik nicht als eigenständiger Wirtschaftsabschnitt abgebildet wird.

Bundesweit hat die bulwiengesa AG, eines der großen unabhängigen Analyseunternehmen der Immobilienbranche, basierend auf ihrem eigenen Prognosemodell der Entwicklung der Logistikbeschäftigten einen Flächenbedarf prognostiziert. Für die Logistikregion Rhein-Main/Frankfurt wird dieser Bedarf in der langen Frist 2019-2030 in Höhe von ca. 780 ha angegeben.

Als VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik, Planung wurden in den Verwaltungsentwurf rund 350 ha aufgenommen. Die VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik, Bestand umfassen im Verwaltungsentwurf 2024 ca. 1.070 ha. Analog zur Siedlungsflächenentwicklung soll den Kommunen ein Flächenpool zur Verfügung stehen, der nicht genau dem Bedarf entspricht. Eine Entbindung der Anrechnung der Logistikflächen auf den jeweiligen kommunalen Tabellenwert für Gewerbe wurde in den Akzeptanzgesprächen vorgeschlagen, aber mit Blick auf die Sicherung des Flächendeckels wurde davon abgesehen.

- Ökologische und verkehrliche Auswirkungen auf das Hinterland/Umland bei den planerischen Vorhaben bei den Häfen an Rhein und Main sowie den Flughäfen

Hintergrund des Auftrags der regionalplanerischen Steuerung der RVS ist neben den Vorgaben des LEP auch die Verbesserung der derzeitigen Belastungssituation in den Gewerbegebieten ohne bauleitplanerische Steuerung durch verkehrsreiche Logistiknutzungen. Es wird davon ausgegangen, dass durch die verstärkte Nutzung der Binnenhäfen für den Gütertransport die Straßen von verkehrsbedingten Lkw-Transporten entlastet werden. Nach Angabe der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes sowie des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Oberrhein ersetzt ein durchschnittliches Binnenschiff mit 2.100 t Nutzlast 100 Lkw mit jeweils 20 t Tragfähigkeit und transportiert damit doppelt so viel wie ein Güterzug. Weitergehende Aussagen sind auf regionalplanerischer Ebene dazu nicht möglich.

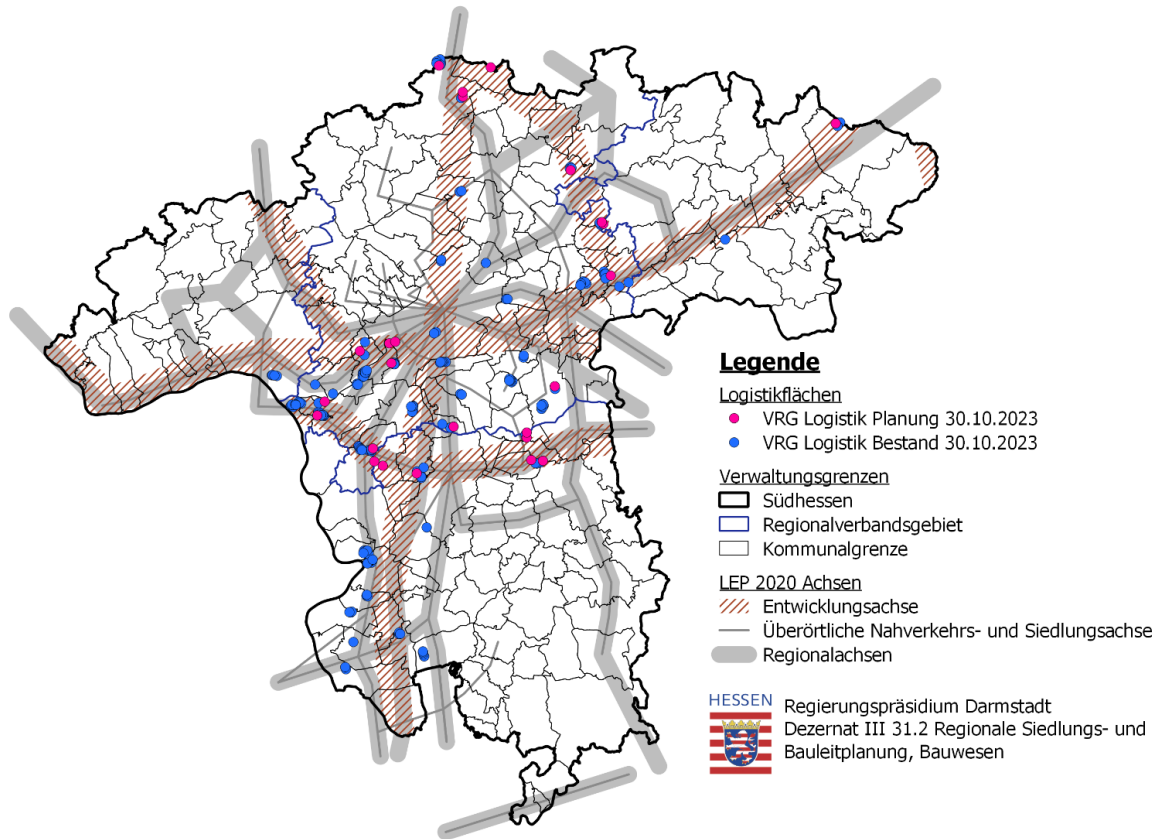
- Anbindungen an die Entwicklungsachsen

Die folgende Abbildung zeigt die Lage und räumliche Verteilung der VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik, Bestand und Planung in Südhessen in Bezug auf die Achsen des LEP 2020 und der im Regionalplan festgelegten regional bedeutsamen Verkehrs- und Entwicklungsachsen in Form von Regionalachsen sowie überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen (siehe auch Abbildung 4, Seite 37 des Verwaltungsentwurfes).

Hieraus wird ersichtlich, dass die Anbindung der Bestandsflächen an die Entwicklungsachsen weitestgehend erfüllt wird. In Bezug auf die geplanten Flächen ist ebenfalls eine weitestgehende Übereinstimmung festzustellen.



Abbildung: Lage und räumliche Verteilung der VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik, Bestand und Planung in Südhessen



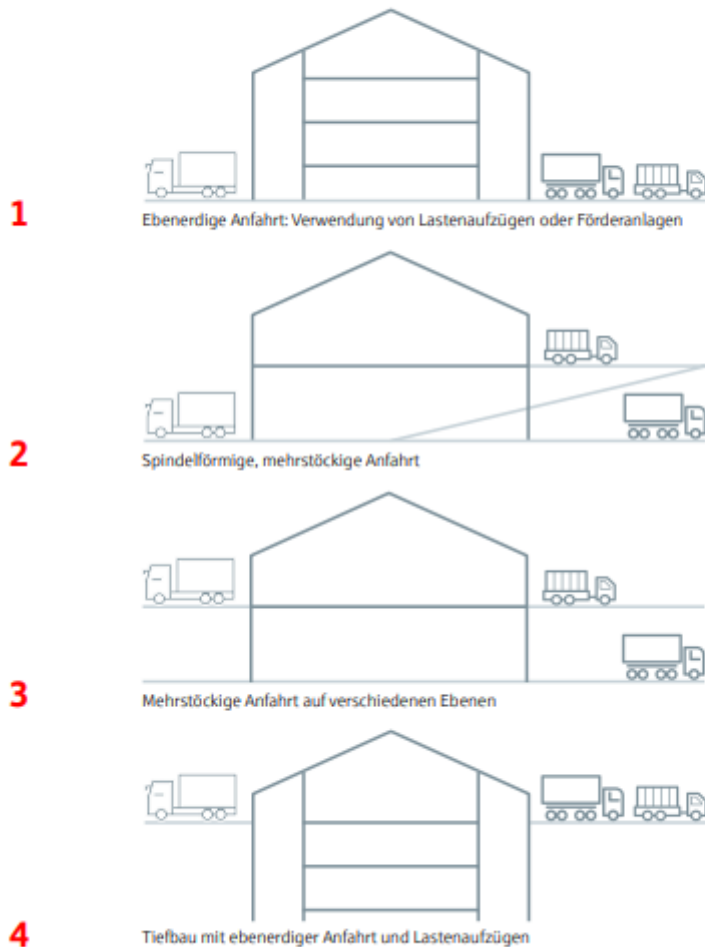
- Möglichkeiten des Flächensparens

Die vorgesehene Zweckbestimmung Logistik dient gerade der Steuerung großflächiger Flächeninanspruchnahmen mit hohem Versiegelungsgrad durch Logistikimmobilien mit großvolumigem Baukörper, Stell- und Rangierflächen und hohem Verkehrsaufkommen auf diese ausgewählten Standorte. Der Grundsatz G3.1.2-1 zur Minimierung des Flächenbedarfs sowie negativer verkehrlicher, infrastruktureller und lokalklimatischer Auswirkungen durch eine flächeneffiziente Bebauung mit Dach- und Fassadenbegrünungen, ökologischer Grundstücksgestaltung sowie zur Gewinnung von erneuerbaren Energien gilt auch hier. Gemäß Ziel Z3.3.1-3 Abs. 5 sind somit in der Bauleitplanung ein hohes zulässiges Maß der baulichen Nutzung (hohe Grundflächenzahl und hohe Baumassenzahl) als auch Gebäudehöhen möglichst ohne max. Höhenfestlegung vorzusehen. Dies dient einer flächeneffizienten Nutzung für logistische Zwecke und ermöglicht auch eine mehrstöckige flächensparende Bauweise. Diese gewinnt vor dem Hintergrund knapper Flächenpotenziale und hoher Grundstückspreise zunehmend an Bedeutung. Bislang gibt es nur wenige gebaute Beispiele im deutschen bzw. europäischen Raum (Mach2,

ca. 12 ha große, 2-stöckige Logistikimmobilie in Hamburg, ca. 19 ha großes, 4-stöckiges Distributionszentrum in Castelguglielmo, 100 km vor Venedig).

Folgende Abbildung zeigt die unterschiedlichen Möglichkeiten mehrgeschossiger Logistikhallen:

## **Mehrgeschossige Logistikhallen** Verschiedene Typen



Quellen:

<https://www.berlinhyp.de/de/media/newsroom/kompaktstudie-vertikale-logistik-trends-und-entwicklungen-kompakt?file=files/media/corporate/newsroom/weitere-publikationen/de/2022/kompaktstudie-vertikale-logistik.pdf>

<https://www.realestate.bnpparibas.de/blog/logistik/mehrgeschossige-logistikimmobilien>

Auch gilt das Ziel Z3.1.2-2 der vorrangigen Innen- vor Außenentwicklung, so dass nachzuweisen ist, dass keine Flächen im VRG Industrie und Gewerbe mit besonderer Zweckbestimmung Logistik, Bestand aktiviert werden können. Die Festlegung, dass Nutzungen ausschließlich zur Sicherung, Ordnung oder Entwicklung der festgelegten Zweckbestimmung zulässig sind, trägt ebenfalls zur flächeneffizienten Nutzung dieser besonders geeigneten Standorte bei und damit zum Flächensparen.

- Bonifikationen bei Realisierung

In den sog. Akzeptanzgesprächen war seitens der Verwaltung/oberen Landesplanungsbehörde noch vorgetragen worden, dass als Bonifikation eine Teilanrechnung auf die gewerblichen Tabellenwerte erfolgen könnte. Dies wurde in den genannten Gesprächen von den betroffenen Kommunen neben monetären Kompensationen fast durchgängig als Mindestforderung geäußert. Zugunsten der Einhaltung des Flächendeckels wurde von der Nichtanrechnung auf den Tabellenwert abgesehen.

Dem HMWVW gegenüber wurde diese Thematik mehrfach vorgebracht und diskutiert, zuletzt im Rahmen der Abstimmung der Zielfestsetzungen zum Verwaltungsentwurf. Seitens des Landes wurden keine weiteren Möglichkeiten neben der Inanspruchnahme von Fördermitteln aus diversen Programmen gesehen. Das Beratungszentrum für Wirtschaftsförderung der Hessen Agentur ist aber als Ansprechpartner der Kommunen auf die monetären Förderangebote des Landes und des Bundes spezialisiert.

Regierungspräsidium Darmstadt  
Dezernat III 31.2 - Regionale Siedlungs-  
und Bauleitplanung, Bauwesen  
Sabine Mahler, Telefon: 12-6374

Darmstadt, 8. Februar 2023