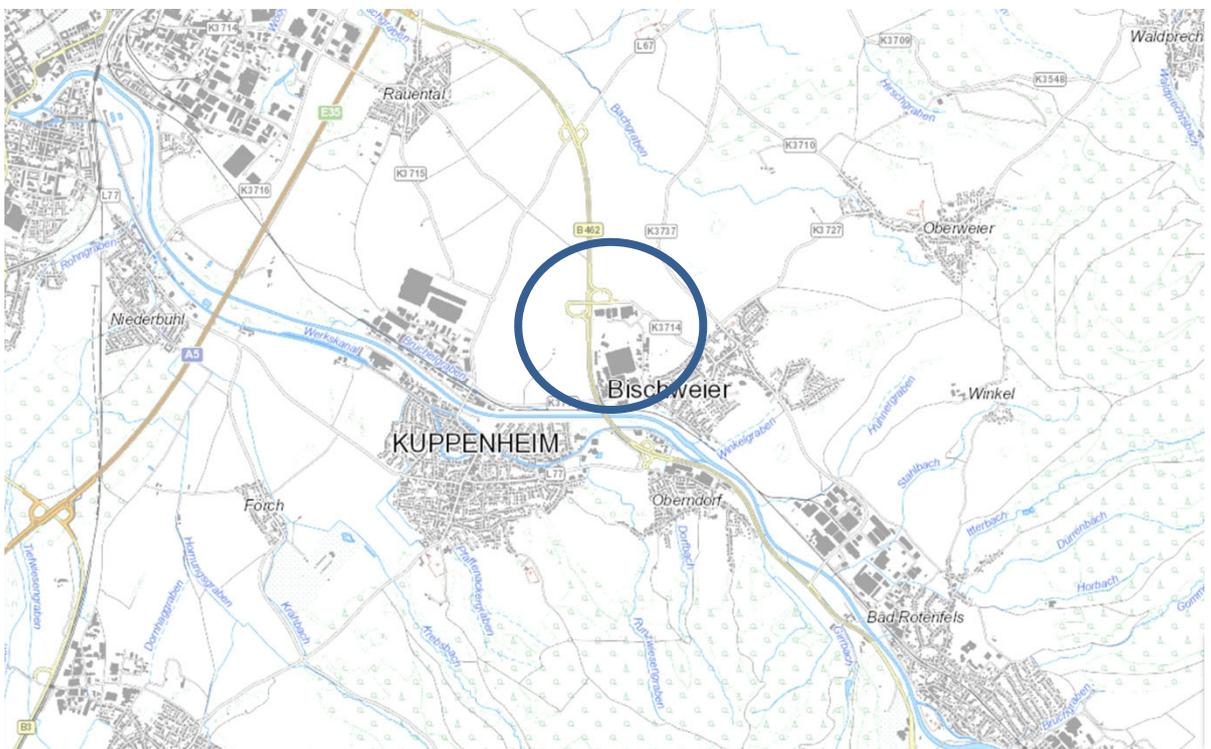


Vorhabenbezogener Bebauungsplan „ICC Bischweier“ mit Vorhaben- und Erschließungsplan und mit örtlichen Bauvorschriften

Begründung – Anlage 1

Abb.: Daten- und Kartendienst LUBW



Bearbeitet durch:

planungsgruppe stahlecker
Landschaftsarchitekten, Stadtplaner
Stuttgarter Straße 36 70469 Stuttgart
Tel. 0711 636 0030 Fax 0711 636 0036
mail@pg-s.de

06.12.2023

1	Planungserfordernis und Ziele der Planung	5
2	Verfahren	8
3	Plangebiet.....	10
3.1	Lage in der Gemeinde	10
3.2	Bestand und Nutzungen im Plangebiet und der Umgebung	11
3.3	Naturräumliche Gegebenheiten.....	12
3.4	Erholungsnutzung und Landschaftsbild.....	12
3.5	Infrastrukturelle Ausstattung.....	12
3.6	ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr.....	13
3.7	Verkehrerschließung - Verkehrsplanung - interne Verkehre	13
3.8	Denkmalschutz – Wegekreuz an der Raumentaler Straße	18
3.9	Eigentumsverhältnisse	18
4	Einordnung in übergeordnete Planungen.....	19
4.1	Landesentwicklungsplan 2002	19
4.2	Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003.....	19
4.3	Schutzgebiete.....	21
4.4	Vorbereitende Bauleitplanung	21
4.5	Verbindliche Bauleitplanung	24
5	Planungskonzept.....	26
5.1	Allgemeine Beschreibung.....	26
5.2	Allgemeine Beschreibung der angrenzenden Gewerbegebietserweiterung	29
5.3	Konkrete Bau- und Betriebsbeschreibung des Vorhabens ICC	29
5.4	Verkehrsuntersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan.....	31
5.5	Schallschutzkonzept.....	35
5.5.1	Geräuschkontingentierung – Teil 1 des Gutachtens	37
5.5.2	Nachweis der Einhaltung der Emissionskontingente – Teil 2	44
5.5.3	Neubau einer öffentlichen Erschließungsstraße – Teil 3	47
5.5.4	Zunahme Straßenverkehrslärms auf öffentlichen Straßen – Teil 4	49
5.5.5	Schalldämmung der Außenbauteile – Teil 5	53
5.6	Grünordnerisches Konzept, Begrünungs- und Freiflächenplan.....	53
5.7	Energiekonzept für das Vorhaben ICC.....	54
5.8	Entwässerungskonzept für das Vorhaben ICC.....	54

5.9	Brandschutzkonzept für das Vorhaben ICC	57
5.10	Grundsätzliches Verwertungskonzept	57
5.11	Bodenschutzkonzept	58
6	Begründung der planungsrechtlichen Festsetzungen	59
6.1	Räumlicher Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes	59
6.2	Zulässige Vorhaben im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	61
6.3	Maß der Nutzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	62
6.4	Bauweise im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	64
6.5	Überbaubare Grundstücksfläche im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	64
6.6	Stellplätze und Nebenanlagen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	65
6.7	Grundstückszufahrten / Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt	65
6.8	Sichtfelder im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	65
6.9	Anbauverbotszonen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	65
6.10	Bestehende Leitungen / Fahr- und Leitungsrechte	66
6.11	Öffentliche / Private Grünflächen	66
6.12	Zuordnung von Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen	67
6.13	Schallschutzmaßnahmen	67
7	Begründung der örtlichen Bauvorschriften	68
	Werbeanlagen	68
	Niederschlagswasserbehandlung	68
	Einfriedungen	68
8	Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen.....	69
8.1	Schallschutz - Geräuscheinwirkungen im Plangebiet.....	69
8.2	Schallschutz - Geräuscheinwirkungen außerhalb des Plangebiets.....	70
	8.2.1 Gewerbelärm – Teil 1 und 2 des Gutachtens.....	70
	8.2.2 Neubau und wesentliche Änderung von Straßen – Teil 3 des Gutachtens	71
8.3	Zunahme des Straßenverkehrslärms – Teil 4 des Gutachtens	71
8.4	Luft / Klima.....	72
9	Belange des Umweltschutzes	73
9.1	Baugrund und Altlasten (Bodenschutzgesetz)	73
9.2	Biotope	75
9.3	Hochwasserschutz, Überschwemmungsgebiet, Wasserschutzgebiet,	

	Grundwasser, Wasserhaushaltsgesetz, Wassergesetz	75
9.4	Klimaschutz und Klimawandelanpassung	77
9.5	Flächen für die Niederschlagswasserbehandlung.....	78
9.6	Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	78
9.7	Anpflanzungen und Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	80
9.8	Umweltbericht.....	82
10	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	88
11	Bodenordnung	90
12	Verträge / Kosten	90
13	Kennziffern	90
14	Auswirkungen der Planung	91
14.1	Auswirkungen auf die Umwelt / Eingriffe in Natur und Landschaft.....	91
14.2	Auswirkungen im Hinblick auf Schallimmissionen.....	91
14.3	Auswirkung im Hinblick auf die Verkehrserschließung.....	91
14.4	Auswirkungen auf den öffentlichen Haushalt und die Finanzplanung.....	91

1 PLANUNGSERFORDERNIS UND ZIELE DER PLANUNG

In der Gemeinde Bischweier befindet sich entlang der Bundesstraße 462 eine als Industriebrache in Erscheinung tretende Fläche in einer Größe von mehr als 20 ha. Die Fläche besitzt für die Gemeinde Bischweier eine ausgesprochen exponierte städtebauliche und für die Entwicklung verkehrsgünstige Lage. Gleichzeitig grenzt diese Brachfläche im Südosten an bestehende, schützenswerte Wohnbauflächen der Gemeinde sowie im Norden und Nordosten an Gewerbeflächen an. Auch in Kuppenheim befinden sich südwestlich der Gewerbebrache gelegen weitere Wohnbauflächen.

Das Areal ist seit 2005 durch den Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk (Gebiet Hardrain, Neuwiesen und Uchtweide sowie Teilfläche Nassenacker)“ als Sondergebiet „Spanplattenwerk“ planungsrechtlich festgesetzt; bis ca. 2018 war das Spanplattenwerk der Firma Kronospan in Betrieb. Der Schutz der nahe gelegenen Wohnbevölkerung war im Bebauungsplan durch einen immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel (heute: Lärmkontingentierung) gesichert, der heute aufgrund aktueller Rechtsprechung so nur noch in einem Sondergebiet oder einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan für eine konkrete Nutzung und nur unter bestimmten Voraussetzungen für ein allgemeines Gewerbegebiet möglich wäre.

Durch die Nutzungsaufgabe – Teile der Anlage wurden bereits abgebaut – wird der bestehende Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen insbesondere in Bezug auf die Nutzungsart „Sondergebiet Spanplattenwerk“ obsolet, da nicht zu erwarten und auch nicht wünschenswert ist, dass eine solche Spanplattenwerksnutzung erneut aufgenommen wird. Der bisherige Eigentümer und Betreiber beabsichtigte das Areal zu veräußern, der Erwerber kommt aus einer anderen Branche.

Das Thema Nachfolgenutzung dieser großen und bedeutenden Brachfläche beschäftigt die Gemeinde seither. Um zu verhindern, dass eine Industriebrache entsteht, und um die künftigen gewerblichen Nutzungen städtebaulich verträglich zu gestalten muss für Nachfolgenutzungen der Bebauungsplan geändert oder neu aufgestellt werden. Die Planungshoheit der Gemeinde ist berührt. Deshalb hat die Gemeinde bereits im Sommer 2020 einen entsprechenden Aufstellungsbeschluss gefasst, in dem die Zielsetzungen der Gemeinde für mögliche Nachfolgenutzungen auf diesem Areal exakt vorgeben wurden. Damals noch ohne Kenntnis, wie eine Nachfolgenutzung konkret aussehen könnte.

Gleichzeitig besteht seit längerer Zeit bei dem nördlich davon angesiedelten Gewerbebetrieb, der Firma Dambach Lagersysteme GmbH, ein starker Erweiterungsbedarf, der im Zusammenhang mit einer Nutzungsänderung im Bereich des ehemaligen Spanplattenwerks in die Planungsüberlegungen mit einbezogen werden kann.

Resultierend aus den verschiedenen Ansprüchen an das freiwerdende Areal sollen nun zwei Aspekte weiterverfolgt werden. Zum einen sollen die Entwicklungsmöglichkeiten des bereits in Bischweier ansässigen, angrenzenden Betriebes ermöglicht werden, zum anderen soll die Chance ergriffen werden, das großflächige Grundstück zusammenhängend einer neuen Nutzung zuzuführen.

Inzwischen sollen die Grundstücke des ehemaligen Spanplattenwerkes vom bisherigen Eigentümer an einen Vorhabenträger veräußert werden. Der neue Eigentümer beabsichtigt auf einem Großteil des Areals ein Internationales Konsolidierungszentrum Bischweier (ICC Bischweier bedeutet: International Consolidation Center Bischweier) zur Lagerung, Verarbeitung und Verteilung von Kraftfahrzeugteilen zu errichten und den Anschluss an die Bahngleise der Murgtalbahn wieder herzustellen. Mit dem Vorhaben sollen mehrere Lagerstandorte des zukünftigen Mieters, der Mercedes-Benz Group AG, im Großraum Rastatt gebündelt und positive Synergieeffekte in Verbindung mit einer weitreichenden Einsparung von LKW- Bewegungen im näheren und weiteren Umfeld des Standortes erzielt werden.

Konkret geplant sind auf dem Areal drei großflächige Lager- und Verarbeitungshallen, daran anschließende geschlossene Verladetunnel sowie eine Bahnverladehalle einschließlich der dafür erforderlichen Logistik- und Parkierungsflächen. Mit der Ansiedlung sollen nach der Prozessplanung ca. 500 kaufmännische und gewerbliche Vollzeit Arbeitsplätze neu geschaffen werden. Die Brachfläche eignet sich aufgrund ihrer strategischen Lage, der Flächengröße und des Zuschnitts sehr gut für das Konzept der geplanten Standortbündelung der Fa. Mercedes-Benz Group AG.

Das auf der gewerblichen Brachfläche neu entwickelte Nutzungs- und Baukonzept wurde gerade in Bezug auf die von der Gemeinde im Aufstellungsbeschluss des Jahres 2020 formulierten Ziele vorab geprüft. Mit der vorliegenden Konzeption werden sehr großvolumige gewerblicher Baukörper mit einer einheitlichen Höhe von ca. 14 m und dazugehörige, deutlich niedrigeren, Verladetunnel entstehen. Die großflächige gewerbliche Nutzung ist für die Gemeinde Bischweier durch die bisher dort ansässige Spanplattenfabrik ein gewohnter Anblick. Die nun geplanten Gebäudelängen und -volumen sind bisher eher ungewohnt, werden aber am Standort für städtebaulich verträglich gehalten, auch weil sie den nötigen Lärmschutz bilden. Die Verkehrsmengen - insbesondere LKW-Verkehre - nehmen am Standort durch das neue Nutzungskonzept deutlich zu. Die Vorhabenplanung zeigt aber auf, wie Gebäude, Hallen und Stellplätze so angeordnet und die Betriebsabläufe so gestaltet werden können, dass im Ergebnis die Zielsetzungen der Gemeinde erreicht werden.

Auf Grund der Anforderungen und Dimension des Vorhabens ICC ist es sinnvoll und aus Sicht der Gemeinde aus städtebaulichen Gründen sowie im Hinblick auf die Sicherstellung eines ausreichenden Schutzes für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung von Bischweier und Teilen von Kuppenheim erforderlich, hier einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB aufzustellen.

Denn bei diesem städtebaulichen Instrument der Planung sind bereits bei der Aufstellung des Bebauungsplans alle beabsichtigten Nutzungen und bauliche Anlagen konkret zu planen und in den sogenannten Vorhabenplänen in Bauantragsqualität schon für das Bebauungsplanaufstellungsverfahren vorzulegen und dem Bebauungsplan beizufügen. Die Vorhabenpläne werden Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und sind verbindlich. Somit sind bereits im Bebauungsplanaufstellungsverfahren die notwendigen Vorkehrungen zum Schallschutz zu ermitteln, zu bewerten und im Planungskonzept zu beschreiben, in den Vorhabenplänen darzustellen und später bei der Realisierung umzusetzen. Anders als bei einem angebotsbezogenen Bebauungsplan, bei dem die konkreten Bauabsichten und Nutzer in der Regel nicht vorher bekannt sind. Auch

wenn das gesamte Areal eine neue gewerbliche Belegung erfährt, kann mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan das wichtigste Ziel der Gemeinde – Schutz der Wohnbevölkerung – gut erreicht werden. Die für das Vorhaben ermittelten notwendigen Schutzvorkehrungen sind in der weiteren Begründung ausführlich beschrieben.

Im Gegensatz zur zuvor beschriebenen großflächigen Nutzung in Form des geplanten ICCs kann die Weiterentwicklung im bestehenden, angrenzenden Gewerbegebiet an der B 462, wie zum Beispiel für eine Erweiterung des bereits ansässigen Betriebs der Fa. Dambach-Lagersysteme, durch die Aufstellung eines klassischen Angebots-Bebauungsplan entwickelt werden. Somit soll gleichzeitig mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan für das ICC in einem aus rechtlichen Gründen getrennten, jedoch parallel laufenden Verfahren auch ein Angebots-Bebauungsplan zur Weiterentwicklung des Gewerbegebietes Hardrain und Uchtweide an der B 462 aufgestellt werden.

Die im Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan vom Sommer 2020 thematisierte Sicherstellung einer verträglichen Verkehrsabwicklung für die Gemeinde Bischweier wird berücksichtigt. Denn es ist beabsichtigt und durch entsprechende Planung gewährleistet, dass sämtliche mit der Nutzung des ICC als allein schon von der Dimension maßgeblichen Vorhabens verbundenen Verkehrsabläufe des gesamten LKW-Verkehres und des gesamten PKW-Verkehres für Mitarbeiter und Besucher über eine neu zu erstellende Erschließungsstraße direkt an die Kreisstraße K 3714 (Rauentaler Straße) in Richtung Bundesstraße abgewickelt werden. Die im Zusammenhang mit dem ICC notwendigen Stellplätze für LKW und PKW werden im Norden des Plangebiets mit direktem Anschluss an die neue Erschließungsstraße geplant. Damit werden die zu erwartenden hohen Verkehrsmengen nach Norden direkt zur B 462 abgeführt. Die nahegelegenen Wohngebiete von Bischweier und Kuppenheim werden somit so gering wie möglich tangiert.

Die von der Gemeinde als wichtig erachtete Optimierung der gewerblichen Brachfläche in Bezug auf Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit werden durch Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen sowie durch weitere grünordnerische Maßnahmen gewährleistet. Der größte Beitrag wird allerdings durch die Wiedernutzung der Brachfläche erreicht, denn es ist kein weiterer Landschaftsverbrauch auf der „grünen Wiese“ zur Ansiedlung der geplanten Nutzungen notwendig. Es werden schon bisher versiegelte und intensiv genutzte Flächen einer neuen gewerblichen Nutzung zugeführt.

Um die Wiederbelebung des Plangebiets mit neuen gewerblichen Nutzungen in einer städtebaulich verträglichen Form und unter Berücksichtigung der im Aufstellungsbeschluss formulierten Zielsetzungen zu ermöglichen, ist die Aufstellung eines entsprechenden Bebauungsplanes notwendig. Um für die zuvor genannten sehr unterschiedlichen Nutzungen entsprechende planerischen Voraussetzungen zu schaffen, werden in zwei eigenständigen Verfahren jeweils ein vorhabenbezogener Bebauungsplan und ein klassischer Angebotsbebauungsplan parallel aufgestellt.

Das größere Plangebiet bildet der vorhabenbezogene Bebauungsplan „ICC Bischweier“ für ein Internationales Konsolidierungszentrum im Bereich Uchtweide nördlich der Kuppenheimer Straße mit Anschluss an die Bahngleise der Murgtalbahn sowie der verkehrlichen Anbindung an die Kreisstraße Rauentaler Straße. Das kleinere Plangebiet bildet der Angebots-Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet

Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“. Da dieser auf dem bisherigen, rechtskräftigen Bebauungsplan und auf zwei begonnen Verfahren basiert, wird der Bebauungsplan als vierte Änderung geführt. Mit dieser Entwicklung kann so die städtebauliche Neuordnung des Areals unter Berücksichtigung der Schutzbedürfnisse der Wohnbevölkerung gewährleistet werden.

2 VERFAHREN

Am 18.06.2020 wurde für den Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B462 und Sondergebiet Spanplattenwerk“ und örtliche Bauvorschriften ein förmlicher Änderungsbeschluss nach § 2 Abs. 1 BauGB herbeigeführt. Das Plangebiet ersetzt dabei eine Teilfläche des seit 4.04.2005 rechtskräftigen Bebauungsplanes „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk (Gebiete Hardrain, Neuwiesen und Uchtweide sowie Teilfläche Nassenäcker)“.

In einer Sitzung des Gemeinderates am 30.03.2023 wurde ein weiterer Beschluss zur Weiterführung dieses Verfahrens als zukünftig **vorhabenbezogener Bebauungsplan „ICC Bischweier“** gefasst. Für das parallel laufende Verfahren des Angebotsbebauungsplanes mit dem Zweck der vierten Änderung des Gewerbegebietes Hardrain und Uchtweide wurden entsprechend separate Beschlüsse gefasst.

Im Vorfeld des Beschlusses zur Weiterführung des Verfahrens mit dem Zweck der Ansiedlung des ICC Bischweier wurde eine umfassende Information der Bürger durchgeführt. Mit dem Leitgedanken „mit den Bürgern – für die Bürger“ wurde von der Verwaltung und dem Gemeinderat ein Bürgerforum ins Leben gerufen, bei dem die Planung im Vorhabengebiet sowie deren Auswirkungen umfassend erörtert wurden. Im Anschluss daran fand am 15.01.2023 ein Bürgerentscheid mit der Fragestellung statt, ob das Bebauungsplanverfahren zur Ermöglichung des geplanten ICC weitergeführt werden soll. Nach dem positiven Ergebnis soll nun das Verfahren entsprechend weitergeführt werden.

Der § 12 des Bundesbaugesetzes (BauGB) bietet der Gemeinde Bischweier die Möglichkeit, „durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben zu bestimmen, wenn der Vorhabenträger auf der Grundlage eines mit der Gemeinde abgestimmten Plans zur Durchführung der Vorhaben und der Erschließungsmaßnahmen (Vorhaben- und Erschließungsplan) bereit und in der Lage ist und sich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten ganz oder teilweise vor dem Beschluss nach § 10 Absatz 1 verpflichtet (Durchführungsvertrag)“.

Die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans bietet gegenüber einem Angebotsplan unter anderem den Vorteil, dass hier die Gemeinde deutlich detailliertere Bestimmungen für das Bauvorhaben treffen kann als sie es im Rahmen eines Angebots-Bebauungsplans könnte. Dies erscheint für den für die Errichtung des ICCs vorgesehenen Teilbereich als wichtig. Zum Beispiel können ganz konkrete und auf das Vorhaben abgestimmte Regelungen zum Schallschutz, zu Kostentragungen, zu Verkehrslenkungsmaßnahmen, zu grünordnerischen und ökologischen Vorgaben oder zeitlichen Realisierungen des Vorhabens getroffen werden.

Gleichzeitig wird der Geltungsbereich auf das konkret vorgesehene Vorhaben mit den

entsprechenden Flächen für die Erschließung und der Ver- und Entsorgung angepasst.

Im Anschluss an den Beschluss des Gemeinderates wurde eine frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB mit öffentlicher Auslegung sämtlicher Unterlagen zum Vorentwurf sowie eine frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt, in der die Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange eingeholt wurden.

Im Zuge der Behördenbeteiligung und der parallel laufenden umfassenden Vorstellungen der Planung und Gutachten bei einem Scoping-Termin im Landratsamt Rastatt am 06.04.2023 wurden wertvolle Anregungen und Hinweise vorgebracht und in entsprechenden Stellungnahmen formuliert. Sämtliche eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen wurden in einer Synopse zusammengefasst und im Weiteren intensiv erörtert. In vielen Punkten ergaben sich so Weiterentwicklungen und Ergänzungen der Planung und Gutachten, die in zahlreichen Abstimmungen mit den Fachbehörden ausgetauscht und besprochen wurden. Die Ergebnisse wurden in die nun vorliegende Entwurfsfassung eingearbeitet.

Grundlegend geändert wurde die verkehrliche Anbindung des Plangebietes an die Kreisstraße K 3714 (Rauentaler Straße) mit Weiterführung über einen neu geplanten Kreisverkehr zur Bundesstraße B 462. An den Kreisverkehr wird die Straße Uchtweide mit Erschließung des Gewerbegebietes (Firma Dambach-Lagesysteme) angebunden. Die Erschließungsstraße zum geplanten ICC Bischweier wird als abknickende Vorfahrtsstraße bis zur Einfahrt ICC und weiter zum Wendehammer Hardrain geführt. Die Anbindung der Rauentaler Straße von Bischweier kommend wird als nicht vofahrtsberechtigte Straße an die abknickende Vorfahrtsstraße herangeführt. Mit der überarbeiteten Planung sollen die Verkehrssicherheit erhöht und insgesamt die Fahrgeschwindigkeit und somit auch die Schadstoff- und Lärmimmissionen verringert werden. Begleitend zur verfeinerten Verkehrsplanung konnten weite Teile der Grünbereiche erhalten werden, wodurch sich die Eingriffe in die umgebenden Grünflächen deutlich reduzierten.

Mit der Fortführung der Planung wird auch nochmals eindeutig klargestellt, dass die südliche Ausfahrt aus dem ICC-Gelände auf die Kuppenheimer Straße nur bei klar definiertem Havariefall benutzt werden darf. Eine reguläre Ausfahrt ist hier nicht zulässig. Dadurch wird auch das Planungsziel nochmals gestärkt, dass sämtliche LKW-Verkehre vom ICC direkt zur Anschlussstelle der B 462 geführt werden.

Durch die neue Planung und weitere Anregungen der Fachämter und Nachbarkommunen wurden die Verkehrs- und Schallgutachten ergänzt und verfeinert. Die Weiterentwicklung der Planung wird jeweils in den entsprechenden Kapiteln der Begründung näher beschrieben.

Die Erhebungen für den Umweltbericht wurden vertieft und die grünordnerischen sowie artenschutzfachlichen Festsetzungen entsprechend konkretisiert. Mit berücksichtigt wurden neben den Erkenntnissen aus der frühzeitigen Beteiligung und insbesondere den Anregungen des Umweltamtes auch die Vermeidung von Eingriffen im Zuge der Verkehrsplanung sowie die Möglichkeiten für den naturschutzfachlichen Ausgleich. Die Bilanzierungen für Eingriff und Ausgleich wurden basierend auf der aktuellen Planung neu bearbeitet.

Durch die Weiterentwicklung der Verkehrsplanung haben sich in geringem Umfang die Geltungsbereiche der beiden aneinandergrenzenden Pläne vorhabenbezogener

Bebauungsplan „ICC Bischweier“ und Angebotsbebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“ an deren Schnittlinien leicht verändert, so dass die Abgrenzungen gegeneinander leicht angepasst werden müssen. Der Umgriff sowie die Fläche der beiden Geltungsbereiche insgesamt ändert sich dadurch jedoch nicht.

Nach der Billigung des Entwurfes des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Vorhabenplan in Verbindung mit den entsprechenden Fachgutachten durch den Gemeinderat der Gemeinde Bischweier wurde dann die formelle Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 BauGB sowie Beteiligung der Behörden nach § 4 BauGB durchgeführt. Aus dieser Beteiligungsrunde ergeben sich für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan lediglich kleinere und redaktionelle Anpassungen, die nicht die Grundzüge der Planung berühren, so dass in einer weiteren Sitzung des Gemeinderates Bischweier der Satzungsbeschluss gefasst werden kann.

3 PLANGEBIET

3.1 Lage in der Gemeinde

Das Vorhaben ICC liegt nördlich der Murg im nordwestlichen Gemeindegebiet von Bischweier und grenzt auf der Westseite unmittelbar an die Bundesstraße B 462, an der Südseite an die Gleisanlage der Murgtalbahn der Bahnstrecke Rastatt – Freudenstadt an. Östlich des Plangebietes grenzen die Bebauungspläne „Blumenstraße West“, „Nassenäcker“ und „Hindenburgstraße Süd“ an.

Nördlich bildet die verbleibende Teilfläche des Bebauungsplans „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk (Gebiete Hardrain, Neuwiesen und Uchtweide sowie Teilfläche Nassenäcker)“ mit den darin festgesetzten Gewerbegebieten sowie deren Erweiterung mit dem Angebots-Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“ die Grenze des Plans.

Das Plangebiet des **vorhabenbezogenen Bebauungsplans** bildet wiederum drei Teilbereiche nördlich und südlich der Kreisstraße K3713 (Kuppenheimer Straße). Im nördlichen Teilbereich ist das eigentliche Vorhaben sowie die verkehrliche Erschließung geplant. Der südliche Teilbereich östlich der Bundesstraße B 462 beinhaltet die für das Vorhaben geplante Bahnerschließung mit Anschluss des Gewerbegleises an die Murgtalbahn sowie Flächen für notwendige ökologische Ausgleichsmaßnahmen (in erster Linie Habitatstrukturen für Eidechsen). Auch der dritte Teilbereich westlich der Bundesstraße beinhaltet für das Vorhaben notwendige ökologische Ausgleichsmaßnahmen.

Der Bahnhof Bischweier an der Murgtalbahn liegt ca. 200 m entfernt. Nahezu unmittelbar angrenzend an das Plangebiet befindet sich der Anschluss an die 4-spurige Bundesstraße B 462. Über die B 462 ist die Bundesautobahn A 5, Auffahrt Rastatt, in ca. 2 km zu erreichen. Durch die direkte Anbindung ist das Plangebiet sowohl für den Liefer- und Zulieferverkehr als auch für die Mitarbeiter optimal erreichbar.

Das Plangebiet umfasst Grundstücke in den Gewannen „Uchtweide“, „Neuwiesen“ und „Hardrain“.

Die verkehrliche Anbindung des Vorhabens ICC erfolgt über eine neu herzustellende Erschließungsstraße direkt von der Rauentaler Straße K3714 mit Querung der Nassenackerstraße auf das Vorhabengrundstück. Die bisherige Straße Hardrain mit Wendehammer wird zukünftig ebenfalls an diese neue Erschließungsstraße angebunden.

Zur Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) ist nur eine Notausfahrt im Havariefall vorgesehen (der Havariefall wird in den textlichen Festsetzungen definiert). Eine Notzufahrt (nur für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr etc.) ist an der südöstlichen Grundstücksgrenze an der Nassenackerstraße geplant.

Ein Gleisanschluss an die Murgtalbahn ist bereits vorhanden. Diese Anbindung quert die Kreisstraße und soll revitalisiert werden. Durch die Vornutzung sind auch sämtliche Versorgungsmedien bereits mit entsprechenden Anschlüssen für das Gebiet vorhanden.

3.2 Bestand und Nutzungen im Plangebiet und der Umgebung

Bestand und gegenwärtige Nutzung innerhalb des Plangebietes:

Die Flächen innerhalb des Plangebiets wurden bisher für den Betrieb des Spanplattenwerkes der Firma Kronospan genutzt. Die Flächen nördlich der Kuppenheimer Straße sind mit Ausnahme der im bisherigen Bebauungsplan festgesetzten privaten Grünflächen nahezu vollständig durch Betriebsgebäude, Silos oder asphaltierte / betonierte Flächen überbaut und versiegelt.

Auf der Fläche südlich der Kuppenheimer Straße befinden sich Bahnanlagen mit einem Anschlussgleis an die Murgtalbahn und einem Rangiergleis. Die vorhandene Schienenquerung der Kreisstraße erfolgt ganz im Westen des Gebietes.

Im Plangebiet befinden sich zahlreiche erdverlegte Leitungen verschiedener Ver- und Entsorgungsträger, für die bisher bereits entsprechende Fahr- und Leitungsrechte bestehen. Auch ein Teil der Hochwasserschutzanlage der Gemeinde Bischweier befindet sich im Gebiet. Sämtliche Leitungen werden auch im Zuge der neuen Nutzung gesichert und erhalten.

Auf den privaten Grünflächen im nördlichen Bereich befinden sich Obstbaum- und Gehölzgruppen. Beidseits der Kuppenheimer Straße befinden sich teilweise wertvolle Einzelbäume, die soweit möglich weiter erhalten werden sollen. Auch entlang der Rauentaler Straße befinden sich zum Teil ältere Obstbaumbestände.

Für erforderliche ökologische Ausgleichsmaßnahmen wird ein Grundstück westlich der Bundesstraße 462 mit in den Geltungsbereich integriert. Diese Fläche dient bisher teilweise als befestigte Lagerfläche bzw. wird als Grünfläche genutzt.

Bestand und gegenwärtige Nutzung außerhalb des Plangebietes:

Im Norden und Nordosten des Plangebietes befinden sich gewerbliche Bauflächen in Gewerbegebieten. Im Südosten befinden sich Wohngebäude der Bebauungsplangebiete „Blumenstraße West“ und „Hindenburgstraße Süd“.

Das Gewerbegebiet mit dem ehemaligen Sägewerk südlich der Kreisstraße verbleibt nur entlang der Gleise im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Die überwiegende Grundstücksfläche, auf der sich auffällige Gebäude und Anlagen des ehemaligen Sägewerkes sowie großflächig inzwischen ungenutzte Parkplatz- und

Lagerflächen befinden, ist nicht Teil der Planung.

Im Süden des Plangebietes liegt die Bahnlinie der Murgtalbahn und südlich daran angrenzend die Murg.

3.3 Naturräumliche Gegebenheiten

Das Plangebiet liegt im Westen von Bischweier am Talausgang des Murgtals im Übergangsbereich zur Rheinebene. Es liegt auf ca. 128 m ü. NHN, ist weitgehend eben und fällt zur Murg (ca. 125 m ü. NHN) hin leicht ab.

3.4 Erholungsnutzung und Landschaftsbild

Das Plangebiet ist für die Öffentlichkeit aufgrund der Nutzung als Gewerbestandort nicht zugänglich und hat daher für die Erholungsnutzung der Bevölkerung keine Bedeutung.

3.5 Infrastrukturelle Ausstattung

Durch die Vornutzung als Standort für das Spanplattenwerk sind alle notwendigen Verkehrswege sowie die Ver- und Entsorgungseinrichtungen im Grundsatz vorhanden, an die die geplanten Nutzungen angeschlossen werden können. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben müssen jedoch z.B. Niederschlagswasserrückhaltungen erweitert und ausgebaut werden. Weitere erforderliche verkehrliche Erschließungsstraßen zur sicheren und reibungslosen Abwicklung der Verkehre sind Teil des Vorhabens und werden im Zuge der Realisierung des Vorhabens ausgebaut.

Eine Versorgung des Plangebietes mit Glasfaser über die Stadtwerke Gaggenau ist möglich.

Ebenfalls aus der Vornutzung ist ein Gewerbeleitungsanschluss abzweigend von der im Süden verlaufenden Murgtalbahn in das Plangebiet hinein vorhanden.

Strom- / Wasserversorgung / Grundwasserentnahmen

Die Wasserversorgung ist durch den Anschluss an die vorhandenen öffentlichen Versorgungsnetze sichergestellt. Die Stromversorgung ist durch vorhandene Leitungen gesichert. Am westlichen Rand des Plangebietes verläuft eine Fernwasserleitung mit entsprechendem Leitungsrecht, die unverändert verbleiben kann.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich innerhalb des festgesetzten Wasserschutzgebietes Rheinwaldwasserwerk 43 der Stadt Karlsruhe und in der Wasserschutzzone IIIB des Wasserschutzgebietes Nr. 216047 der Wasserwerke „Kuppenheim und Muggensturm“ der Stadt Gaggenau sowie des Wasserwerkes „Rauental“ der Stadt Rastatt. Eine Nutzung von Grundwasser im Gebiet ist nicht vorgesehen.

Gasversorgung

Die Versorgung des Plangebietes mit Gas ist durch das vorhandene Leitungsnetz auf dem Grundstück sichergestellt. Im Zuge der Erschließungsmaßnahmen wird es erforderlich, bestehende Gashochdruckleitungen sowie eine Gasregelstation zu verlegen. Mit den Versorgungsunternehmen sind bereits Abstimmungen erfolgt und die Planung wurde entsprechend auf den Weg gebracht. Für die neue Gasstation wird im Bebauungsplan eine entsprechende Fläche ausgewiesen. Der geplante Leitungsverlauf

der Hochdruckleitungen sowie eine Fläche für eine zu verlegende Gasdruckstation sind im Entwurf der Planzeichnung zum Bebauungsplan dargestellt bzw. festgesetzt.

Abwasserbeseitigung

Die Beseitigung des Abwassers ist durch den Anschluss an die zentrale Abwasserbeseitigungsanlage gewährleistet. Die Kosten für den Anschluss werden entsprechend den Regelungen der Satzung des Trägers der Abwasserbeseitigung festgesetzt. Bereits zum Betrieb des Spanplattenwerkes wurden maximale Einleitungsmengen in die Kläranlage vertraglich festgelegt. Die aktuell erforderlichen Einleitmengen wurden im Zuge der Planung überprüft. Die bestehenden Vorgaben können unverändert übernommen werden. Industrielle Abwässer fallen mit der geplanten Nutzung nicht an. Weitere Ausführungen im Hinblick auf die Abwasserbeseitigung sind dem Kapitel 5.9 Entwässerungskonzept zu entnehmen.

Niederschlagswasserbehandlung

Auf dem bisher nahezu vollständig versiegelten Grundstück des ehemaligen Spanplattenwerkes sind bereits Einrichtungen zur Retention und gedrosselter Abführung von Niederschlagswasser mit Einleitung in die Murg vorhanden. So bestehen bereits umfangreiche unterirdische Rückhaltebecken auf dem Grundstück, die erhalten und weiter betrieben werden sollen. Das Entwässerungskonzept zum Vorhaben ICC wird im Kapitel 5.8 beschrieben und erfolgt gemäß § 55 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG).

3.6 ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

Das Plangebiet ist über die Stadtbahnlinien S8 und S81 der Murgtalbahn (Entfernung Bahnhof Bischweier ca. 300 m) sowie über die Buslinien 251 und 259 (Entfernung Haltestelle Bahnhofstraße Bischweier ca. 400 m) an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs angeschlossen.

3.7 Verkehrserschließung - Verkehrsplanung - interne Verkehre

Entwicklung der Verkehrsplanung

Nach Betriebsaufgabe des Spanplattenwerkes hat die Gemeinde Bischweier zur Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für das Plangebiet bereits 2020 einen Aufstellungsbeschluss gefasst. Seither befindet sich die Planung für das Areal insbesondere auch unter verkehrlichen Aspekten und den Anforderungen der Gemeinde Bischweier in der Entwicklung.

Der Planentwurf für das ICC vom November 2021 sah eine Zu- und Abfahrt über die bestehende Straße Uchtweide im Norden, eine Ausfahrt im Süden in Richtung Kuppenheim und knapp 400 PKW Stellplätze im Bereich Neuwiesen vor.

Diese Verkehrsentwicklung und -verteilung wurde seitens des Gemeinderats Bischweier zum Schutz der Wohnbevölkerung sehr kritisch hinterfragt und es wurde gefordert, den gesamten Verkehr, der im Zusammenhang mit dem ICC steht (auch die PKW-Stellplätze), ausschließlich im Norden über die Uchtweide abzuwickeln und im weiteren Verlauf über den bestehenden Knotenpunkt an die Kreisstraße und die B 462 anzubinden.

Hierfür wurde nach vertiefender Prüfung festgestellt, dass die Straße Uchtweide unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Firmenentwicklung Dambach Lagersysteme auf beiden Seiten der Straße nicht geeignet ist, den gesamten Verkehr verkehrssicher zu bewältigen. Gleichzeitig wurden seitens der Fa. Dambach

Lagersysteme weitere Expansionsabsichten geäußert.

Es wurde erforderlich, alternative Erschließungsmöglichkeiten zu eruieren, die bestenfalls den Verkehr der beiden Hauptnutzer trennen. Über das gemeindeeigene Schlüsselgrundstück Flst.-Nr. 3772 konnte eine getrennte Lösung der Verkehrsführung aufgezeigt und geplant werden, die in Konsequenz bis zu einem neuen Anschluss an die Kreisstraße K 3714 führt.

Zur Trennung der Verkehre und Sicherung des Anschlusses der Fa. Dambach Lagersysteme und eines weiteren, noch nicht bebauten Gewerbegrundstückes südöstlich der Straße Uchtweide ist aber der bestehende Knotenpunkt beizubehalten und soll in Folge als Kreisverkehr ausgebildet werden.

Mit dem Erfordernis zusammenhängende Erweiterungsflächen für die Fa. Dambach bereitzustellen muss auch die Straße Hardrain in einer neuen Linienführung zwischen ICC und der Fa. Dambach zum bestehenden Wendehammer verlegt werden, um die dortig gelegenen Betriebsgrundstücke anderer Firmen weiterhin an das öffentliche Straßensystem anzubinden.

Zur Kuppenheimer Straße ist nur noch eine Notausfahrt für Havariefälle vorgesehen und von der Nassenackerstraße nahe der Einmündung in die Kuppenheimer Straße nur eine Noteinfahrt für Feuerwehr und Rettungsdienste.

Unter Berücksichtigung dieser aufgezeigten Entwicklung ist die nun vorliegende Verkehrslösung als schlüssig, nachvollziehbar und funktionsfähig zu bezeichnen. Zudem sind die, für die Gemeinde Bischweier wichtigen, Rad- und Fußwegeverbindungen gut in die Planung integriert. Für die öffentlichen Straßen wurden inzwischen Nachweise geführt, dass die Straßendimensionierung ausreichend ist, um eine Befahrung in allen Fahrbeziehungen mit Lang-LKWs der Typen 1 bis 5 zu gewährleisten. Dem Bauleitplanungsverfahren nachgeordnet wird derzeit die Genehmigungsplanung (RE-Entwurf) für die Erschließungsstraßen erarbeitet. Mit einer Mail vom 30.11.2023 hat die Straßenbehörde bestätigt, „dass das Landratsamt Rastatt mit den im Planentwurf „ICC Bischweier“ dargestellten Maßnahmen an der Kreisstraße 3714 grundsätzlich einverstanden ist. Dieses Einverständnis bezieht sich auf die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich der Uchtweide als Ersatz für die heutige abknickende Vorfahrt sowie der Anlage des neuen Anschlusses an die K 3714 in Form einer abknickenden Vorfahrtsstraße als zusätzliche Erschließung des Gewerbegebiets samt neuer Radwegführung.“

Verkehrsplanung der öffentlichen Erschließungsstraßen

(Willaredt Ingenieure, Sinsheim, August 2023)

Das Plangebiet ist verkehrlich gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Zu- und Abfahrtfahrt des Gebietes erfolgt zukünftig über eine neu herzustellende Erschließungsstraße im Nordosten des Vorhabengebietes mit direkter Anbindung an die Rauentaler Straße / Kreisstraße K3714 und anschließend auf die Bundesstraße B462. Der Autobahnanschluss Rastatt Nord der A5 wird in ca. 2 Kilometern erreicht. Dieses bereits im Vorentwurf des Bebauungsplanes enthaltene Grundprinzip zur größtmöglich störungsfreien Abwicklung der Verkehre wurde mit der nun vorliegenden Entwurfsplanung in enger Abstimmung mit Verkehrsbehörden des Landratsamtes weiter verbessert und verfeinert.

Mit der nun vorliegenden Verkehrsplanung zum Entwurf des vorhabenbezogenen

Bebauungsplanes wird geplant, dass der Verkehr von der Bundesstraße B 462 kommend nun in einen Kreisverkehr geführt wird. An den Kreisverkehr wird die Straße Uchtweide mit Erschließung des bestehenden Gewerbegebietes (Firma Dambach-Lagersysteme) mit dessen geplanten Erweiterungen angebunden. Nach dem Kreisverkehr wird die Erschließungsstraße zum geplanten ICC Bischweier bzw. zu anderen Anliegern wie z.B. die Firma Logo-Pack und Firma Berghoef als abknickende Vorfahrtsstraße bis zur Einfahrt ICC und weiter zum Wendehammer Hardrain vorfahrtsberechtigt geführt. Die Anbindung der Rauentaler Straße von Bischweier kommend wird als nicht vorfahrtsberechtigter Straße an die abknickende Vorfahrtsstraße angebunden.

Im Bürgerforum war diese Anbindung des Verkehrs aus Bischweier am Knotenpunkt mit der neuen Erschließungsstraße zum ICC ein bedeutender Diskussionspunkt mit der Präferenzierung, diesem Verkehr Vorrang zu gewähren. Nach intensiven Untersuchungen wird aus Gründen der Verkehrssicherheit jedoch die nicht vorfahrtsberechtigter Anbindung weiterverfolgt. Allerdings wird bei der Überplanung der K3714 und der neuen abknickenden Vorfahrtsstraße ein neuer, zusätzlicher Linksabbiegestreifen in Richtung Bischweier eingerichtet, so dass der Verkehr nach Bischweier geordnet den Kreuzungspunkt passieren kann.

Mit der überarbeiteten Planung wird nach Überzeugung der Gutachter und der Verkehrsbehörde die Fahrgeschwindigkeit des Verkehrs insgesamt reduziert und gleichzeitig flüssig ohne unnötiges Abbremsen und wieder Anfahren geführt, was wiederum die Schadstoff- und Lärmimmissionen verringert. Die Radien werden so bemessen, dass auch Lang-LKWs die Straßen uneingeschränkt nutzen können.

Die Straße Uchtweide erschließt zukünftig nur noch die beiden nördlich und südlich angrenzenden Gewerbegrundstücke und endet als Sackgasse. Der Wendehammer Hardrain wird über die neue Erschließungsstraße erschlossen.

An der neuen Erschließungsstraße, sowie an der neuen Gewerbestraße zu Berghoef/Logopack sind neue Gehwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege angelegt. Die Breite der Wege entspricht mindestens 2,50 m.

Der Geh- und Radweg entlang der Rauentaler Straße wird mit zwei Querungen nördlich der Rauentaler Straße und somit abseits der Haupt-LKW-Erschließung (Schwerverkehr) geführt. Insgesamt wird mit der nun vorliegenden Planung die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer optimiert und gewährleistet.

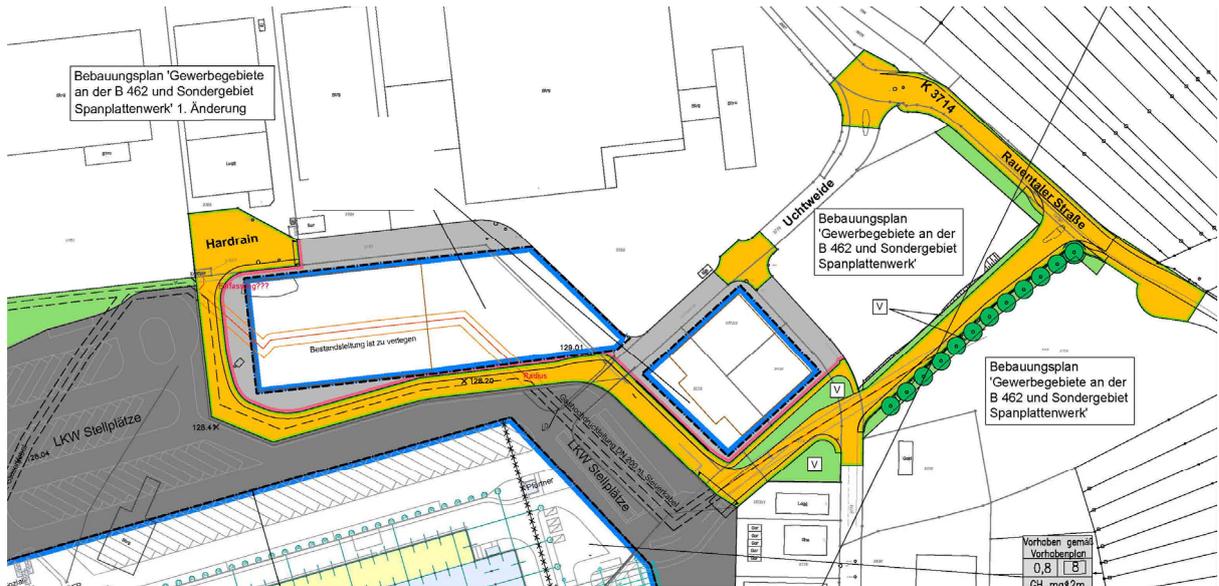


Abb.: zusammengefügte Auszüge aus den Planzeichnungen des Vorentwurfes „ICC Bischweier“ und „Gewerbegebiete an der B 462“ zur Darstellung der im März 2023 geplanten öffentlichen Erschließung



Abb.: Verkehrsplanung zum Entwurf August 2023 (Willaredt Ingenieure)

Im Südwesten des ICC-Grundstückes ist an der Kreisstraße eine Notausfahrt nur für den Havariefall geplant. Der Fall einer Havarie wird in den textlichen Festsetzungen folgendermaßen definiert: „Unter Havarie ist eine Notsituation zu verstehen, in der die reguläre Zu- und Abfahrt im Norden nicht mehr genutzt werden kann, und eine Ausfahrt

an der Kuppenheimer Straße zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung (z.B. durch Brand, Explosion, Sturm, Überschwemmung, Unfall und vergleichbare Unglücksfälle, die eine unmittelbare Gefahr für das Leben und die Gesundheit von Menschen darstellen und/oder zur Beschädigung oder Zerstörung von Sachwerten führen können) oder zur Abwehr eines betrieblichen Notstandes erforderlich ist. Ein betrieblicher Notstand ist ein ungewöhnliches, nicht voraussehbares, vom Willen des Betreibers unabhängiges und plötzlich eintretendes Ereignis, das die Gefahr eines unverhältnismäßigen Schadens mit sich bringt.“ Somit ist ausgeschlossen, dass im Regelbetrieb des ICCs z.B. gewerblicher Verkehr diese Ausfahrt nutzt.

Im Bereich der Notausfahrt wird der hier verlaufende Geh- und Radweg mit einer farblichen Warnmarkierung versehen. Im Falle der Nutzung der Ausfahrt (Havariefall) wird mit entsprechender Beschilderung und Blinkleuchten vor eventuellen Gefahren gewarnt. Eine Notzufahrt bestand bereits für das Spanplattenwerk an der Nassenackerstraße. Diese Notzufahrt (entsprechend den textlichen Festsetzungen nur für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr etc.) soll weiter genutzt werden.

Entlang der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) werden im Bebauungsplan wie bisher Zufahrtsbeschränkungen festgesetzt, die nur durch die Notausfahrt unterbrochen werden.

Bis der Anschluss zum Vorhaben ICC und Straße Hardrain über die neue Erschließungsstraße, der innerhalb des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes liegt, hergestellt ist, erfolgt für einen kurzen Zeitraum eine Interims-Erschließung wie bisher über die Straße „Uchtweide“ auf das Vorhabengrundstück.

Verkehrskonzept auf dem ICC Grundstück

Besonderes Augenmerk beim Verkehrskonzept wird auf die Anordnung und Auslegung der LKW-Parkplätze gelegt, da diese erfahrungsgemäß nicht nur verkehrliche, sondern auch städtebauliche Auswirkungen haben. So werden die LKW-Stellplätze im ICC-Gelände (78 LKW-Stellplätze einschl. Lang-LKWs) alle im Norden des Grundstückes nahe an der Zufahrt angeordnet. Um genügend Pufferfläche zu erhalten und für wartende Fahrzeuge / Fahrer geordnete und mit Sanitär- und Duschanlagen versehene Ruheplätze zu sorgen, werden hier sowohl die LKW-Stellplätze als auch ein Pförtnerhaus geplant. Der Parkplatz wird als „gesteuerter“ Parkplatz angelegt. Das bedeutet, dass alle erwarteten LKWs ein entsprechendes Zeitfenster für die Einfahrt in das innere Gelände erhalten. Ankommende LKWs außerhalb des zugewiesenen Zeitfensters können auf den Parkplatz einfahren und hier, ausgestattet mit Sanitärmöglichkeiten, warten. Ein „wildes“ ungeordnetes Parken im angrenzenden Siedlungsgebiet mit entsprechenden Nebeneffekten wie Vermüllung, Verlärmung etc. wird dadurch entgegengewirkt.

Von dort wird der Verkehr gesteuert über das Werksgelände und über die Ausfahrt wieder direkt auf die neue Erschließungsstraße geleitet. Auch das geplante Parkdeck für die Mitarbeiter befindet sich im Nordosten des Grundstückes und somit nahe an der Zu- und Ausfahrt. Insgesamt werden auf dem Gelände 306 PKW-Stellplätze angelegt.

Die Notein- bzw. Notausfahrt im Süden des Grundstückes werden nicht für den Verkehr des ICC genutzt.

Ferner ist vorgesehen, dass der Betreiber des ICC mit seinen Dienstleistern vertragliche Regelungen trifft, dass die Zu- und Abfahrten sämtlicher LKW-Verkehre zum ICC ausschließlich nach Norden über die Rauentaler Straße zur Bundesstraße B 462 erfolgen dürfen. Dadurch soll verhindert werden, dass durch das ICC ausgelöste LKW-

Verkehre die Ortslagen von Bischweier oder Kuppenheim durchfahren.

Bahnanschluss

Für die privaten Gleisanlagen innerhalb des Plangebietes besteht bereits ein direkter Bahnanschluss an die Murgtalbahn, der auch weiter genutzt werden wird. Ziel ist, möglichst viel Materialtransport auf dem Schienenweg abwickeln zu können. Die Bahnanbindung quert die öffentliche Verkehrsfläche der bestehenden Kreisstraße K 3713 (Kuppenheimer Straße).

Um die Fläche und geplante Nutzung planungsrechtlich zu sichern, wird die Fläche der Gleisanlagen südlich der Kreisstraße in der Planzeichnung als entsprechende Vorhabenfläche bezeichnet, mit Baugrenzen umschlossen und mit dem Einschrieb „nur Gleisanlagen zulässig“ versehen. Die Revitalisierung und möglicherweise Errichtung neuer Bahnanlagen selbst erfordert in der Regel ein gesondertes Verfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die entsprechenden Fachplanungen werden parallel bereits erarbeitet.

Die Sicherung des Bahnübergangs über die K 3713 (Kuppenheimer Straße) mit begleitendem Geh- und Radweg wird entsprechend den Vorgaben und in enger Abstimmung mit der Landeseisenbahnaufsicht BW (LEA) und der Straßenverkehrsbehörde geplant.

3.8 Denkmalschutz – Wegekreuz an der Rauentaler Straße

Neben der Rauentaler Straße befindet sich auf dem Flurstück mit der Nummer 787 ein Wegekreuz aus dem 19. Jahrhundert. Das Kreuz aus Sandstein wird dreiseitig von geschnittenen Hecken umschlossen und wurde 1949 renoviert. Entsprechend der Anregung des Landesamtes für Denkmalpflege im Regierungspräsidium wird das Denkmal in die Planzeichnung als Kulturdenkmal gem. § 2 Denkmalschutzgesetz aufgenommen.

Das Wegekreuz befindet sich unmittelbar neben dem geplanten Fahrbahnrand der neuen Verkehrserschließung. Daher wäre es sinnvoll, das Denkmal um wenige Meter in Richtung Norden zu versetzen. Das Landesamt für Denkmalschutz hat eine Versetzungsmöglichkeit in Aussicht gestellt. Ein entsprechender Antrag auf eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung wird bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Rastatt) gestellt. Spätestens bis zum Satzungsbeschluss wird eine Lösung der Fragestellung erfolgen.

3.9 Eigentumsverhältnisse

Sämtliche Grundstücksflächen des Vorhabengebietes ICC werden durch den Investor erworben und sind dann im Eigentum des Vorhabenträgers. Für die Herstellung der neuen Zufahrtsstraße und den Ausbau der Rauentaler Straße (Verkehrsflächen) werden gemeindeeigene Grundstücke und Grundstücke des Landkreises herangezogen.

4 EINORDNUNG IN ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

4.1 Landesentwicklungsplan 2002

Nach dem **Landesentwicklungsplan 2002** (Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, rechtskräftig seit Juli 2002) wird die Gemeinde Bischweier zur Randzone um den Verdichtungsraum Karlsruhe gezählt. Die Gemeinde wird dem Mittelbereich Rastatt zugeordnet und liegt an der Landesentwicklungsachse Karlsruhe-Rastatt-Gaggenau-Gernsbach.

4.2 Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003

Der **Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003** (Regionalverband Mittlerer Oberrhein, rechtskräftig seit Februar 2003) weist die Gemeinde Bischweier wie auch die angrenzende Stadt Kuppenheim als „Kleinzentrum“ aus. Diese sind so zu sichern und auszubauen, dass die Deckung des Grundbedarfs ihrer Nahbereiche gewährleistet ist. Die Schaffung zusätzlicher Wohn- und Arbeitsstätten sollen vorrangig auf die Siedlungsbereiche konzentriert werden.

Auch in der Fortschreibung des Regionalplanes, die sich noch in der Aufstellung befindet, wird das Plangebiet entsprechend dargestellt.

Die Entwicklungsachsen sollen u.a. ihre Gliederung durch Freiräume zwischen den Siedlungen im Verlauf der Achsen erhalten. Die Entstehung ungegliederter Siedlungsbänder soll verhindert werden. Wichtiger Bestandteil sind dabei regionale Grünzüge und Grünzäsuren zwischen den Siedlungen. So wird sowohl im rechtskräftigen Regionalplan als auch in der Fortschreibung die Fläche westlich der Bundesstraße B 462 eine Grünzäsur dargestellt.

Der Planbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird auf Grund der vorangegangenen Nutzung mit einer gewerblichen Anlage in der Raumnutzungskarte bereits als "Bereich für Gewerbeansiedlungen" ausgewiesen. Die geplante Ortsumgehung Rastatt-Kuppenheim nordwestlich des Plangebietes ist als freizuhaltende Trasse für den Neubau einer Straße für den übergeordneten Verkehr (B3-Neu) dargestellt.

Eine Maßnahmenfläche zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ICC Bischweier“ mit Entsiegelungen sowie der Anlage von Reptilienhabitaten und Pflanzungen ist in der „Grünzäsur“ vorgesehen, die dadurch gestärkt wird.

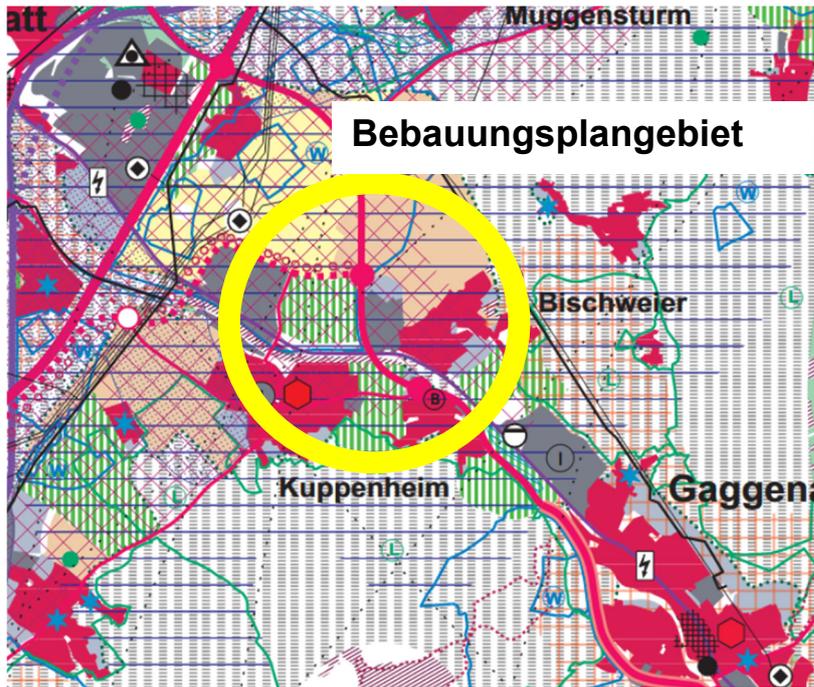


Abb.: Auszug aus der Raumnutzungskarte des rechtskräftigen Regionalplanes mit Darstellung des Bebauungsplanbereiches

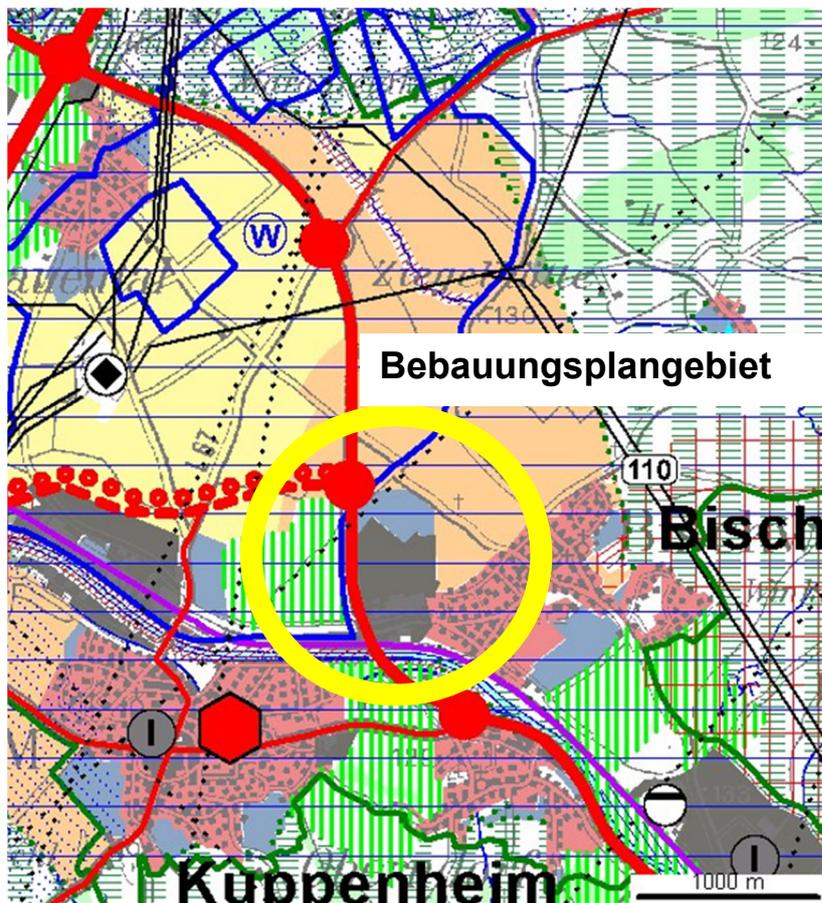


Abb.: Auszug aus der Raumnutzungskarte der Fortschreibung des Regionalplanes, die jedoch noch nicht rechtskräftig ist, mit Darstellung des Bebauungsplanbereiches

Die vorliegende Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ lässt sich somit im Einklang mit den Vorgaben der Regionalplanung entwickeln. Die geplante Entwicklung entspricht den genannten regionalplanerischen Zielen.

4.3 Schutzgebiete

Die Gemeinde Bischweier mit dem Geltungsbereich ist Teil des insgesamt rd. 4.200 km² großen Naturparks Nr. 7 „Schwarzwald Mitte/Nord“.

Im Plangebiet der beiden Teilbereiche befinden sich keine Flächen mit Schutzfunktion (Natura 2000, NSG, LSG). Nach den artenschutzfachlichen Untersuchungen werden keine unüberwindbaren Hindernisse im Hinblick auf die Realisierbarkeit der Planung gesehen. Die Gutachten sind in die Planung eingeflossen.

Das dem Plangebiet nächstgelegene FFH-Gebiet ist das Gewässer der Murg. Da sich dieses in einem ausreichenden Abstand zum Plangebiet befindet und keine Projektwirkungen im Hinblick auf die Schutzziele zu erwarten sind, ist voraussichtlich eine Verträglichkeitsprüfung zur Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie nicht notwendig.

4.4 Vorbereitende Bauleitplanung

Flächennutzungsplan – frühere Stände und Fortschreibungen

Der ursprüngliche Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Bischweier-Kuppenheim, in Kraft seit April 1983, stellt den Bereich des Spanplattenwerkes als gewerbliche Baufläche dar.



Abb.: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan 1983 des

Nachbarschaftsverbandes Bischweier-Kuppenheim mit
Darstellung des Bebauungsplanbereiches

Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Gewerbegebiet an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk“ im Jahr 2005 wurde der Flächennutzungsplan fortgeschrieben (1. Fortschreibung 2006).

Im Plan werden für die (Teil-)Gebiete „Neuwiesen“, „Uchtweide“ und „Hardrain“ allgemein gewerbliche Bauflächen dargestellt. Gleichzeitig sollte damals im Hinblick auf das dort geplante neue und erweiterte Spanplattenwerk der Flächennutzungsplan konkretisiert und seine Vorgaben präzisiert werden. Nachdem der Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk“ von der Gemeinde Bischweier entwickelt, im Mai 2005 vom Landratsamt genehmigt worden war und im selben Monat in Kraft getreten ist, wurde dieses Gebiet im Flächennutzungsplan als Sonderbaufläche dargestellt und seine Nutzung im Erläuterungsbericht zur Anpassung in 2005/2006 unter Bezugnahme auf den Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk“ als Spanplattenwerk konkretisiert. Die gewerblich-industrielle Nutzung sollte konkretisiert und ihren Besonderheiten an diesem Standort Rechnung getragen werden.

Im Jahr 2008 erfolgte in Vorbereitung einer gewerblichen Baufläche in Kuppenheim (Presswerkareal) sowie zur Darstellung eines Korridors für die Bundesstraße B3 neu eine weitere Fortschreibung des Flächennutzungsplanes.

Rechtswirksamer Flächennutzungsplan 2015 / 1. Fortschreibung

In dem fortgeschriebenen Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Bischweier-Kuppenheim vom Februar 2006 / November 2008 (Kommunalentwicklung LEG Baden-Württemberg GmbH im Jahr 2006) wird der Planbereich nördlich der Kreisstraße sowie der Bereich der vorhandenen Gewerbeanschlussgleise als Sonderbaufläche bzw. Sondergebietserweiterung dargestellt. Die zwischenzeitlich erfolgte Bebauungsplanänderung im Bereich Hardrain-Uchtweide mit dem geänderten Verlauf der Straße Hardrain im Norden und der Zusammenlegung der Gewerbeflächen auf die Nordseite der Straße ist im Flächennutzungsplan bislang noch nicht fortgeschrieben. Die im rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzten privaten Grünflächen sind im zeichnerischen Teil des FNP als Grünflächen dargestellt.

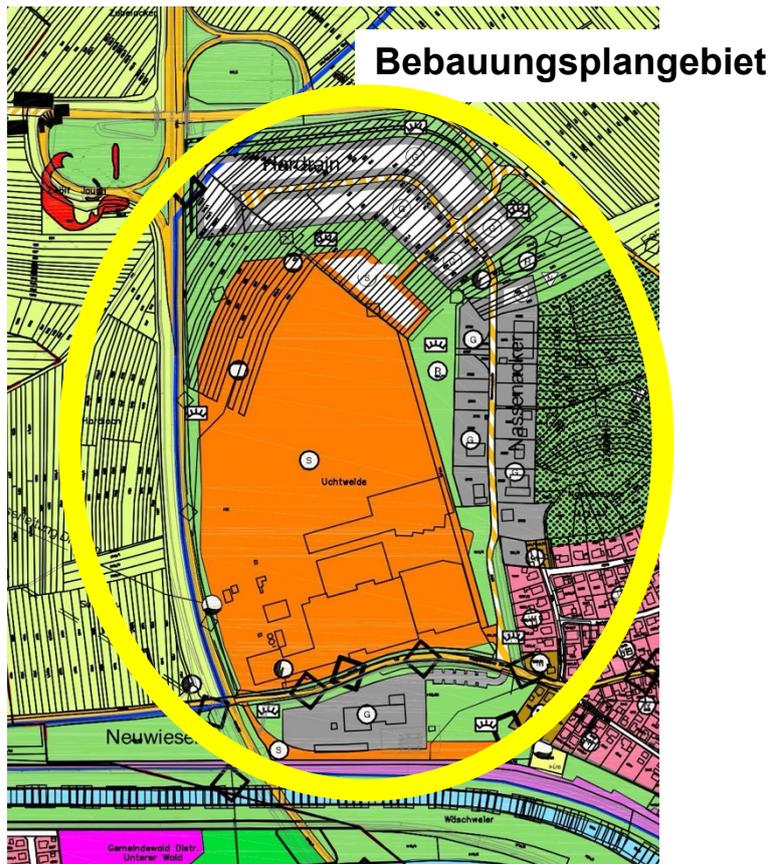


Abb.: Ausschnitt aus dem fortgeschriebenen Flächennutzungsplan 2006 des Nachbarschaftsverbandes Bischweier-Kuppenheim mit Darstellung des Bebauungsplanbereiches

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan entspricht der ursprünglichen Darstellung des Flächennutzungsplans 1983 des Nachbarschaftsverbandes Bischweier-Kuppenheim. Die zwischenzeitliche Änderung des Flächennutzungsplanes mit der Ausweisung einer Sonderbaufläche für diesen Bereich sollte damals im Hinblick auf die Nutzung des Spanplattenwerkes eine für sinnvoll erachtete Präzisierung der Flächennutzung für die holzbe- und verarbeitende Wirtschaft als regionale Schlüsselindustrie bewirken. Mit der Aufgabe der Nutzung des Spanplattenwerkes und der Planung des ICC Bischweier auf dem Gelände wird diese gewerblich-industrielle Nutzung fortgeführt und weiterentwickelt. Der gewerbliche Charakter der Fläche bleibt erhalten. Es kommt nicht zu einer gänzlich anderen Nutzung auf der Fläche und dem städtebaulichen Ziel des Flächennutzungsplans, die Fläche des ehemaligen Spanplattenwerkes für die Nutzung durch eine regionale Schlüsselindustrie bereitzustellen, wird durch die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für das ICC entsprochen. So wie bis 2018 das Spanplattenwerk die regionale holzbe- und verarbeitende Wirtschaft unterstützte, wird das ICC Bischweier die regionale Automobilwirtschaft fördern und stärken, eine der traditionellen und gegenwärtigen regionalen Schlüsselindustrien.

Grundsätzlich kann der Bebauungsplan somit gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus den Vorgaben des Flächennutzungsplanes entwickelt werden.

Da die Nutzung für das Spanplattenwerk beendet ist, ist auch die Darstellung für die seit Jahrzehnten gewerblich genutzte Bestandsfläche im Flächennutzungsplan wieder anzupassen. Im Zuge einer weiteren Fortschreibung des Flächennutzungsplanes wird eine Änderung der bisherigen Sonderbaufläche in eine gewerbliche Baufläche und der Entfall der Konkretisierung „Spanplattenwerk“ im Erläuterungsbericht sowie die Anpassung der umgebenden Grünflächen durchgeführt. Auch wird die Zufahrtssituation zum ICC Bischweier dargestellt. Die Gemeinde Bischweier hat die Anpassung des Flächennutzungsplanes beim Nachbarschaftsverband Kuppenheim-Bischweier bereits beantragt.

Das ICC Bischweier dient der Konsolidierung der Logistikströme des künftigen Betreibers. Das Vorhaben und das Bebauungsplanverfahren sind von großer zeitlicher Sensibilität. Der künftige Betreiber hat die Dringlichkeit im Rahmen des Aufstellungsprozesses mehrfach deutlich gemacht. Das Vorhaben auf der derzeit ungenutzten Konversionsfläche gibt die Möglichkeit, das große Areal wieder einer einheitlichen und städtebaulich verträglichen Nutzung zuzuführen, die regionale Automobilindustrie zu stärken und mehrere Hundert Arbeitsplätze in der Gemeinde zu schaffen. Eine andere als eine gewerbliche Nutzung ist wegen der Vorbelastungen und wegen der regionalplanerischen Bewertung auf dieser Fläche ohnehin kaum umsetzbar. Im Vergleich zu der früheren gewerblich-industriellen Nutzung durch das Spanplattenwerk sind die zu erwartenden Auswirkungen (Lärm, Staub, Geruch) geringer. Für das schon im Aufstellungsverfahren umfassend geprüfte Projekt werden sämtliche Auswirkungen im Detail ermittelt, mit öffentlichen Belangen und privaten Interessen in Ausgleich gebracht und abgewogen. Vor allem sind keine unzumutbaren Lärmauswirkungen zu erwarten. Die Anpassung des Flächennutzungsplans kann mithin auch nach der Beschlussfassung über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan erfolgen.

Sollte der Flächennutzungsplan in der Fassung der 1. Fortschreibung wegen der im Flächennutzungsplan selbst nicht genannten Zweckbestimmung für die SO-Fläche unwirksam sein, müsste ebenfalls eine FNP-Änderung durchgeführt werden, um die dann wieder auflebende Ausweisung der gewerblichen Baufläche aus dem Flächennutzungsplan 1983 klarzustellen und anzupassen.

Landschaftsplan 2015 zum Flächennutzungsplan

Begleitend zum FNP 2015 wurde ein Landschaftsplan als landschaftsökologischer und landschaftsgestalterischer Beitrag zum Flächennutzungsplan erstellt. Er dient als langfristiges, landschaftsbezogenes Handlungsprogramm und stellt die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele und Aufgaben des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Erholungsvorsorge dar.

Entsprechend der Fortschreibung des FNP wird das Plangebiet, da es bereits früher als gewerbliche Baufläche diente, als Siedlungsfläche bezeichnet.

4.5 Verbindliche Bauleitplanung

Der Geltungsbereich des hier vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanes bildet eine Teilfläche des Bebauungsplanes „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk (Gebiete Hardrain, Neuwiesen und Uchtweide sowie Teilfläche Nassenäcker)“, rechtskräftig seit 4.04.2005. Auch die 1. Änderung dieses rechtskräftigen Bebauungsplanes wird teilweise überlagert. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes, vorgenommen im Jahr 2020, betrifft nur das Flurstück 3780 und wird von der hier vorliegenden Änderung nicht berührt. Das Verfahren wurde nicht abgeschlossen. Die 3.

Änderung betrifft das Flurstück 3772. Das Verfahren wurde ebenfalls nicht abgeschlossen, die Festsetzungen werden durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan überlagert. Innerhalb der Abgrenzung des Geltungsbereiches des nun in Aufstellung befindlichen Planes werden die im bisherigen Bebauungsplan bzw. in den Änderungsplänen enthaltenen Festsetzungen ersetzt.

Der Geltungsbereich grenzt somit an die verbleibenden Bereiche des o.g. Bebauungsplanes (Gewerbegebiete), sowie an die Pläne „Nassenacker“ (Mischgebiet), „Blumenstraße West“ (Allgemeines Wohngebiet) und „Hindenburgstraße Süd“ (Allgemeines Wohngebiet) an.

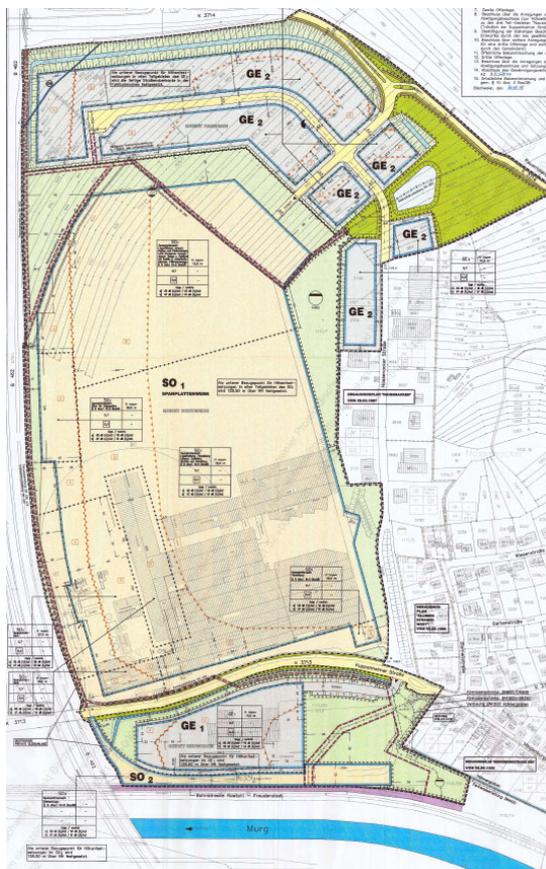


Abb.: Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk (Gebiete Hardrain, Neuwiesen und Uchtweide sowie Teilfläche Nassenacker)“, rechtskräftig seit 4.04.2005. Der Geltungsbereich des jetzt in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes bildet eine Teilfläche des rechtskräftigen Bebauungsplanes.

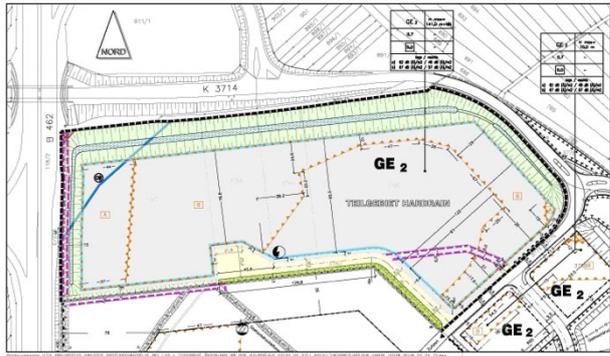


Abb.: rechtskräftiger Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk“ 1. Änderung. Auch dieser 1. Änderungsplan wird in Bereichen überlagert.

5 PLANUNGSKONZEPT

Die Planung umfasst sämtliche Bestandteile des Vorhaben- und Erschließungsplans ICC Bischweier, der sowohl die konkrete Vorhabenplanung als auch die Erschließungsplanung mit der neuen verkehrlichen Anbindung beinhaltet. Für diesen Vorhaben- und Erschließungsplan mit Verkehrsanbindung wird der vorhabenbezogene Bebauungsplan aufgestellt. Zeitgleich und mit darin enthaltenen bedingenden Festsetzungen im Hinblick auf die neue Erschließungsstraße, wird in einem eigenständigen Verfahren das nördlich angrenzende Gewerbegebiet Hardrain erweitert. Für diesen Planbereich wird ein Angebots-Bebauungsplan aufgestellt.

5.1 Allgemeine Beschreibung

Anlagen im Bereich nördlich der Kreisstraße K 3713 – Kuppenheimer Straße:

Ziel des Neuansiedlungskonzeptes ist, sämtliche Nutzungen und Anforderungen so kompakt wie möglich auf dem Grundstück unterzubringen. Dabei soll die zur Verfügung stehende Baufläche so intensiv und hochverdichtet wie möglich genutzt werden. Umgeben werden die Gebäude in weiten Teilen durch private Grünflächen, in denen eine landschaftliche Einbindung sowie ein Teil des ökologischen Ausgleiches erfolgen kann. Durch die kompakte Ansiedlung wird die Ausweitung des Vorhabens auf zusätzliche Flächen außerhalb des Geltungsbereiches verhindert.

Bei dem Vorhaben handelt es sich im Wesentlichen um zwei große Gewerbehallen, die durch Verladetunnel miteinander verbunden sind. Nördlich dieser Hallen befindet sich eine dritte Halle für Leergut. Die jeweils angedockten Verladetunnel sind vollständig eingehaust um die durch die Verladung und den darin stattfindenden Verkehr ausgelöste Schallauswirkung so gering wie möglich zu halten. Die erforderlichen Öffnungen werden mit Schnelllaufstoren verschlossen. Somit werden nahezu alle LKW-Bewegungen in geschlossenen Gebäuden stattfinden. In den Randbereichen der Hallen werden Büro- und Sozialflächen für Mitarbeiter angeordnet.

Westlich der Hallen befindet sich eine Halle für die Bahnverladungen von Fahrzeugteilen. Dazu soll das vorhandene private Anschlussgleis an die Murgtalbahn wieder in Betrieb genommen bzw. angepasst werden (die Planung / Genehmigung der Bahnanlagen selbst wird in einem gesonderten Verfahren bearbeitet). Auch diese Halle ist zur Reduzierung von Schallauswirkungen vollständig geschlossen und mit einem Vordach versehen.

Im Norden der Gebäude werden LKW-Stellplätze und ein Pfortnerhaus geplant. Der LKW-

Parkplatz wird als „gesteuerter“ Parkplatz mit zugewiesenen Zeitfenstern angelegt und mit Sanitäreinrichtungen ausgestattet. Dadurch wird das wesentliche Ziel der Gemeinde verfolgt, im Umfeld des Vorhabens und insbesondere im angrenzenden Siedlungsgebiet Störungen und Beeinträchtigungen durch ungeordnet und unkontrolliert wartende bzw. zwischensparkende LKWs zu vermeiden.

Sämtliche PKW-Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher (ca. 306 St) werden in einem Parkdeck östlich der Leerguthalle untergebracht. Diese Anordnung der Stellplätze sorgt für eine sehr kompakte und flächenschonende Grundstücksausnutzung. Umschlossen werden die Anlagen durch private Grünflächen, die als Pflanzgebots- und Maßnahmenflächen bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan vorhanden waren und nahezu unverändert in die aktuelle Planung übernommen und weiterentwickelt werden.

Auf dem Grundstück befinden sich bereits Regenrückhalteanlagen, die auch weiterhin in Betrieb bleiben sollen. Für den Brandschutz werden zusätzlich erforderliche Tanks und Sprinkleranlagen vorgesehen. Für die Feuerwehr wird eine Umfahrung mit entsprechenden Aufstellflächen geplant.

Anlagen im Bereich südlich der Kreisstraße K 3713 – Kuppenheimer Straße:

Südlich der Kuppenheimer Straße befinden sich bereits private Anschluss- und Rangiergleise mit Verbindung zur Murgtalbahn, die ebenfalls weiter genutzt bzw. angepasst werden.

Auch diese Flächen werden im rechtskräftigen Bebauungsplan planerisch bereits von privaten Grünflächen umschlossen, die als Maßnahmenflächen festgesetzt sind. Die bisherigen Festsetzungen wurden überprüft und sinnvoll angepasst. Durch den geplanten Wegfall von Rangiergleisen kann die Maßnahmenfläche M 2 im südöstlichen Planbereich sinnvoll erweitert werden.

Innerhalb der privaten Grünflächen (Maßnahmenfläche) werden Flächen für Fahr- und Leitungsrechte aus dem Vorgängerbebauungsplan übernommen und festgesetzt (Leitungen im Zusammenhang mit Anlagen für die Hochwassersicherung und Abwasseranschlüsse der Gemeinde Bischweier), für die auch weiterhin eine ständige Erreichbarkeit sichergestellt werden muss.

Sonstige Abweichungen gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan:

Neben den vollständig veränderten Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches und den damit veränderten Festsetzungen für z.B. Gebäude, Schall und Fahrverkehre ergeben sich folgende wesentlichen Änderungen der Festsetzungen:

Baugrenzen: Ziel ist, die Baugrenzen aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan so weit wie möglich unverändert zu übernehmen. Auf Grund der geplanten Nutzungen sind jedoch gewisse Anpassungen und Aufweitungen erforderlich.

Um die geplante Bahnverladehalle im Westen des Gebietes sowie die als Ersatz für Bestandsgleise neu zu verlegende Gleise mit in die Baufläche zu integrieren, werden auch hier Anpassungen erforderlich. Da die Verkehrsabwicklung mit der Bahn einen wesentlichen Baustein im Sinne des Klimaschutzes einnimmt, ist hier eine möglichst optimale Ausnutzung und Bereitstellung der Flächen für entsprechende Abstell- und Rangiergleise sinnvoll.

Um die erforderlichen LKW-Warte- und Ruheplätze mit den geplanten Sozialeinrichtungen

sowie die PKW-Stellplätze mit auf dem Grundstück unterzubringen und die baulichen Anlagen (Parkdeck) mit deren Zufahrten zu ermöglichen, wird die Baugrenze entsprechend aufgeweitet. Dadurch kann die kompakte Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf dem Grundstück erzielt werden.

Südlich der Hallen wird ein Teil der Umfahrt mit Lärmschutzeinrichtungen gegenüber der südöstlich angrenzenden Bebauung abgeschirmt. Um diese Lärmschutzwände innerhalb festgesetzter Bauflächen realisieren zu können, erfolgt auch hier eine Anpassung der Baugrenze.

Eine weitere Anpassung der Baugrenzen erfolgt im Bereich der Bahnanlage in der südlichen Teilfläche (südlich der Kreisstraße). Durch den Wegfall von Rangiergleisen kann die Baufläche hier verkleinert werden. Die so gewonnene Fläche wird zur Kompensation von Eingriffen zukünftig als private Grünfläche (Maßnahmenfläche zur Realisierung von Eidechsenhabitaten) festgesetzt.

Maß der baulichen Nutzung: Um das geplante Vorhaben realisieren zu können, werden auch Festsetzungen zum Maß der Nutzung angepasst. Dies wird in Kapitel 6.3 beschrieben.

Private Grünflächen: Ziel war auch hier, die Flächen so weit wie möglich in die neue Planung zu übernehmen. Insbesondere durch die oben genannten Anpassungen der Baugrenzen und sonstigen begleitenden Eingriffen wie z.B. die neue Erschließungsstraße und die Erweiterung des Gewerbegebietes durch den angrenzenden Bebauungsplan werden mit dem Vorhaben jedoch zum Teil größere Anpassungen erforderlich.

So reduzieren sich durch die im Norden des Gebietes entstehenden LKW-Stellplätze, das geplante PKW-Parkdeck und die neue Zufahrt bis an die Nassenackerstraße die bisher als private Grünflächen festgesetzten Flächen. Auch durch die geänderte Führung der Bahntrasse reduzieren sich die privaten Grünflächen, die alle gleichzeitig Pflanzgebotflächen sind, entsprechend. Weitere kleinere Eingriffe erfolgen in geringem Maße für Feuerwehraufstellflächen entlang der östlichen Umfahrt.

Zur Kompensation werden nördlich der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) entlang der Grundstücksgrenze zusätzliche private Grünflächen festgesetzt (siehe Bilanzierungen im Umweltbericht), um hier eine Eingrünung des Vorhabens sicherzustellen. Weitere private Grünflächen (Maßnahmenflächen) werden im Bereich der Gleise südlich der Kreisstraße und auf der Fläche westlich der Bundesstraße 462 festgesetzt.

Die Flächenveränderungen werden im Umweltbericht bewertet und bilanziert. Dabei trägt beispielsweise die Reduzierung der Bahnflächen durch den Wegfall von Rangiergleisen zugunsten der Maßnahmenfläche sowie die Flächen westlich der B 462 zur Kompensation bei.

Dachbegrünung: Im rechtskräftigen Bebauungsplan ist für den früheren Bereich des Sondergebietes (Spanplattenwerk) bisher kein Ansatz für Dachbegrünung festgesetzt. Mit dem nun geplanten Vorhaben werden alle Dächer nahezu vollflächig entweder mit Dachbegrünung (nach derzeitiger Planung mind. 40.850 m² Dachbegrünungsfläche) oder Photovoltaikanlagen versehen. Neben der Verbesserung im Hinblick auf den Artenschutz wird damit ein wesentlicher Beitrag zur Niederschlagswasserrückhaltung und zum Klimaschutz geleistet.

5.2 Allgemeine Beschreibung der angrenzenden Gewerbegebietserweiterung Hardrain (angebotsbezogener Bebauungsplan für die im Norden angrenzende Fläche)

Ziel der mit angrenzendem Bebauungsplan zeitgleich zu entwickelnden Planung ist, dem Gewerbegebiet und insbesondere dem bereits bestehenden Gewerbebetrieb Dambach Lagersysteme GmbH eine Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeit zu bieten. Da diese Planungen zum Teil in direktem Zusammenhang mit dem hier vorliegenden Bebauungsplan stehen, werden diese hier mit erläutert.

Um die Entwicklung der angrenzenden Gewerbeflächen zu ermöglichen, werden Teilflächen der öffentlichen Straßen Uchtweide und Hardrain zukünftig als Gewerbegebietsflächen festgesetzt. Diese Änderung der Nutzung in Gewerbeflächen ist jedoch erst möglich, wenn die Erschließung der Grundstücke im Gebiet Hardrain durch entsprechende neue Erschließungsstraßen gesichert bleibt (z.B durch neue geplante Erschließungsstraße im vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ICC Bischweier“ / neue Planstraße zum Wendehammer Hardrain im Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“).

Südlich der Straße Hardrain wird eine Teilfläche des ehemaligen Spanplattenwerkgrundstücks der Erweiterung des Gewerbegebietes zugeteilt. Es entstehen so zusammenhängende Gewerbeflächen, die dem ansässigen Betrieb flexible Entwicklungsmöglichkeiten erlauben.

Die verkehrliche Anbindung erfolgt über die Straße Uchtweide bzw. den Wendehammer der Straße Hardrain.

5.3 Konkrete Bau- und Betriebsbeschreibung des Vorhabens ICC

Baubeschreibung:

Hauptanlagen:

Für das Internationale Konsolidierungszentrum (ICC) entstehen vier Logistik- und Verladehallen inkl. Büroflächen, Aufenthaltsräumen und Sozialflächen, ein OEP-Gebäude (Gebäude für Verwaltung und Organisation), Gebäude mit Sozialflächen im Zusammenhang mit den LKW-Stellplätzen sowie ein Pförtner-Gebäude. Die Hallen werden durch Verladetunnel verbunden. Nördlich der Hallen entstehen LKW-Warte- und Ruheplätzen, östlich der Leerguthalle ein Parkdeck für ca. 306 Mitarbeiter- und Besucherstellplätze.

Das Haupttragwerk der Hallen ist als Stahlgitterbinder-Konstruktion auf Betonstützen mit einem Raster von 24/24 Meter geplant. Die Stützen stehen auf Einzelfundamenten. Das Fundament ist eine Flächengründung mit Betonsohle und Sohlplattendämmung nach Vorgabe der im Bauantragsverfahren erforderlichen Berechnungen.

Das Dach wird als Trapezblech inkl. Dämmung und Abdichtung aus Folienabdichtung gebaut. Auf dem Dach sind technische Anlagen wie Photovoltaikanlagen und Lüftungsanlagen geplant. Die jeweiligen Positionen sind in den Vorhabenplänen dargestellt. Große Bereiche werden gemäß Planung als extensives Gründach ausgeführt.

Die Außenwände sind als Kassettenwand mit Wärmedämmung und vertikaler verzinkter Stahltrapezblechaußenschale geplant. Innenwände werden nach statischem oder

brandschutztechnischem Erfordernis in Gipskartonbauweise oder Kalksandstein ausgeführt.

Die Beheizung der Hallen und Bürobereiche wird über Luft-Wasser-Wärmepumpen erfolgen. Lüftungsanlage werden auf dem Dach montiert und gemäß Vorgabe GEG dimensioniert. In Bereichen mit erhöhtem Bedarf an Schallschutz, werden die Anlagen entsprechend eingehaust.

Die befestigten Flächen der Außenanlagen werden im Bereich der hochbelasteten Fahrflächen als Betonfahrbahn ausgeführt. Stellflächen und Gehwege werden als Pflasterflächen hergestellt.

Nutzungsbeschreibung:

Im Folgenden wird die Bau- und Betriebsbeschreibung des Nutzers zitiert:

Mieter: Mercedes-Benz Group AG, Mercedesstraße 120, 70327 Stuttgart

Betriebszeit: Die geplante Betriebszeit beträgt 24h von Sonntag, 22 Uhr, bis Samstag, 22 Uhr (3-Schicht-Betrieb).
In der Nachtschicht ist die Anlieferung reduziert.

Darüber hinaus ist ein zusätzlich eingeschränkter Betrieb an max. 10 Sonntagen pro Jahr vorgesehen.

Mitarbeitende: Vollzeit Mitarbeitende (kaufmännisch und gewerblich)

Max. mögliche Mitarbeitende gem. baulicher Auslegung der Immobilie: 611

Tätigkeiten: Zu den Tätigkeiten im ICC gehören die Lagerung, die Sequenzierung und die Vormontage inkl. Prüfung, Qualitätssicherung und Nacharbeit von Vorprodukten für die Automobilfertigung/-montage, die Zollabwicklung, die Cross-Dock Abwicklung inkl. Bahnverladung von o.g. Produkten sowie das Handling und die Aufbereitung von in diesem Kontext anfallendem Leergut sowie die entsprechende Planung mit Büro- und Verwaltungstätigkeiten.

Verkehrsaufkommen: LKW Warenein- und -ausgang max. 538 LKW / 24h im Drei-Schicht-Betrieb

Bahnabwicklung:

max. 10 Rangiervorgänge je Tag (=vollen Strang mit mehreren Waggoneinheiten mit einer maximalen Länge von 160m plus Rangierlok vom Gelände abziehen und leeren Strang stellen). In der Nachtschicht ruht der Betrieb in der Bahnabwicklung.

Gelagerte Es werden gängige Teile der Automobilindustrie gelagert und

Materialien: umgeschlagen, beispielsweise Kunststoffbauteile für die innere und äußere Ausstattung, Dämmmaterialien, Blechbauteile, Komponenten der Antriebseinheit (beispielsweise Motoren, Getriebe, Achsen) und Elektronikbauteile. Der Großteil der gelagerten Artikel besteht aus Stoffen mit unbedenklicher Gefahrenbeurteilung. Darüber hinaus werden zu geringem Teil Erzeugnisse für gängige Anwendungen in der Automobilfertigung gelagert (beispielsweise Airbags, Batterien, Aktuatoren, unverpackte geschäumte Kunststoffe). Die Löschanlage ist auf das geplante Lagergut ausgelegt.

Ein Teil des Gebäudes (Halle 2) wird als WGK 3 Lager vorgerüstet. Unter anderem sollen dort für die Automobilindustrie gängige Lithium-Ionen Batterien gelagert werden. In der Halle 4 werden unter anderem Lithium-Ionen Batterien zwischen den Verkehrsträgern Bahn und LKW umgeschlagen, sodass auch hier die relevanten AwSV Maßnahmen umgesetzt werden. Es handelt sich nicht um ein Vorhaben das eine Genehmigung nach dem BImSchG erfordert, insbesondere nicht um ein Gefahrstofflager.

Lagertypen: In allen Lagerbereichen sind Blocklager- und Regallagerflächen vorgesehen.

Abfall und Entsorgung: Metalle, Papier/Pappe, Holz, Kunststoffe, PKW-Kühlwasseradditiv und Gewerbeabfälle werden in separaten Containern auf einem dedizierten Sammelplatz gesammelt und entsorgt.

Hofflächen: Die befestigten Hofflächen werden z.B. als Fahrwege, Abstellfläche für Fahrzeuge und Müllpressen zur Vorbereitung von Recycling und Entsorgung der Wertstoffe und Abfälle genutzt.

5.4 Verkehrsuntersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Durch das Bauvorhaben soll eine Bündelung von 10 Lagerstandorten im Großraum Rastatt ermöglicht werden.

Am vorgesehenen Grundstück sind Gleisanschlüsse vorhanden. Für die Zukunft ist es vorgesehen, die Gleisanlagen zu revitalisieren und einen Teil des Güteraufkommens über die Schienen abzuwickeln. Der Bahnanschluss erfolgt über den bestehenden Gewerbegleisanschluss an die Murgtalbahn im Süden des Plangebietes.

Sämtlicher LKW- und PKW-Verkehr wird das Vorhabengrundstück über eine neu herzustellende Erschließungsstraße anfahren. Sämtlicher LKW-Verkehr soll unmittelbar zur Auffahrt der Bundesstraße B 462 fließen, um unnötige Beeinträchtigungen der Ortslagen von Bischweier und Kuppenheim so weit wie möglich zu vermeiden.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren wurden Untersuchung der internen Verkehrsflüsse auf dem Grundstück durchgeführt, um auch hier optimale Abläufe und somit die Vermeidung unnötiger Bewegungen auf dem Werksgelände zu gewährleisten.

Im Kapitel 3.7 – Verkehrserschließung wird die aktuelle Verkehrsplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan beschrieben. Auch die Entwicklungsschritte der Verkehrsplanung seit dem Vorentwurfsstand des Bebauungsplanes bis zur jetzt zum

Entwurf vorliegenden Fassung werden dort beschrieben.

Bereits zum Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wurden umfassende Untersuchungen und konkrete Berechnungen durchgeführt und in einer gemeinsamen Betrachtung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ICC Bischweier“ und dem Angebotsbebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“ zusammengefasst beschrieben.

Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurden insbesondere durch das Landratsamt und die Nachbarstädte Rastatt und Kuppenheim sowie den Nachbarschaftsverband Bischweier Kuppenheim wertvolle Anregungen zu den Untersuchungen beigesteuert.

Auszug aus dem Inhalt des Gutachtens

Das Gutachten wurde inzwischen überarbeitet und liegt nun in der Fassung vom 25.08.2023 vor (Willaredt Ingenieure, Sinsheim). Die vollständige Verkehrsuntersuchung mit den entsprechenden Anlagen ist den Unterlagen zum Bebauungsplan beigelegt.

Mit in die Verkehrsuntersuchung aufgenommen wurde ein neues Baugebiet im Stadtgebiet von Kuppenheim, für das im Frühjahr 2023 der Bebauungsplan „Ehemaliges Kiefer Kofferfabrik Areal“ mit geplanten ca. 143 Wohneinheiten rechtskräftig wurde. Die dadurch ausgelösten Verkehre sind inzwischen in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.

Die Ergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst.

Quelle Willaredt Ingenieure: „Dem Anliegen einer detaillierteren Betrachtung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Straßenverkehrsnetzes bzw. der betroffenen Knotenpunkte soll durch eine Verkehrsuntersuchung dargebracht werden. Die Aussagen zur Leistungsfähigkeit werden durch verkehrstechnische Nachweise mit dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) berechnet. Hierbei erfolgt der Nachweis anhand der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde. Insbesondere wird ermittelt, welche Reserven das Straßennetz hat und welcher zusätzliche Verkehr durch das Bauvorhaben verträglich abgewickelt werden können. Grundlage sind die Verkehrszählungen des Büro Messtechnik Mehl vom 12.10.2021 und 14.12.2021.“

Die Erschließung des in diesem Bericht untersuchten Grundstückes für den Auftraggeber erfolgt über eine neu herzustellende Erschließungsstraße zur Rauentaler Straße (Kreisstraße K3714) und anschließend auf die Bundesstraße B462. Die Parkierungsflächen befinden sich im nördlichen Teil des Grundstückes.

Im innerstädtischen Bereich stellen die Knotenpunkte die kapazitätsbeschränkenden Elemente dar. Die freie Strecke zwischen zwei Knotenpunkten besitzt eine genügende Kapazität. Dementsprechend werden die Knotenpunkte der o.g. Verkehrsführung untersucht. Das Grundstück wird im bestehenden Gewerbegebiet erschlossen. Es ist daher davon auszugehen, dass die Verkehrsanlagen im Gewerbegebiet als Erschließungsebene geringer belastet sind und eine ausreichende Kapazität aufweisen.

Die Leistungsfähigkeit wird bei verschiedenen Planfällen betrachtet. Untersucht werden die Knotenpunkte K3714/ Uchtweide/ Rauentaler (Einmündung mit abknickender Vorfahrt), K3714/ Auffahrt B462 Fahrtrichtung Nord (Einmündung), die Ein- und

Ausfahrten der B 462 (planfreie Teilknotenpunkte), die Knotenpunkt Hardrain/ Uchtweide/ Nassenacker Straße (Kreuzung mit Rechts-vor-Links-Regelung), sowie Nassenacker Straße/ Kuppenheimer Straße (K3713), sowie die Einmündung Friedrichstraße (L67)/ Kuppenheimer Straße (K3713) in Kuppenheim. Weiterhin wird die Verkehrsqualität an den neu entstehenden Knotenpunkten geprüft.“

Im Zuge der Bearbeitung des Gutachtens wurden an verschiedenen Knotenpunkten Verkehrszählungen durchgeführt. Für die Verkehre auf der B 462, K3713 (Kuppenheimer Straße) und K3737 (Murgtalstraße) wurden DTV-Werte (durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke) des Verkehrsmonitoring von Baden-Württemberg herangezogen.

Die während der Verkehrserhebung ermittelten Verkehrsstärken (Analyse-Nullfall) werden in der Verkehrsuntersuchung gemäß der Vorgabe des Landratsamtes Rastatt für einen Prognosehorizont im Jahr 2040 hochgerechnet.

Mit in die Berechnung eingeflossen sind dabei das neu erschlossene Neubaugebiete Winkelfeld der Gemeinde Bischweier bzw. das Bebauungsplangebiet „Ehemaliges Kiefer Kofferfabrik Areal“ der Stadt Kuppenheim, für das im Frühjahr 2023 der Satzungsbeschluss erfolgte. Dazu wurden jeweils die entsprechenden Verkehrsuntersuchungen herangezogen (Bearbeitung Büro Koehler und Leutwein).

Für die Bundesstraße B3 als Ortsumfahrung von Kuppenheim (B3 neu) wurden Werte aus den Untersuchungen des betreuenden Büros Modus Consult herangezogen.

Für die Anschlussstelle Rastatt-Nord wurde vom Büro VPB UG eine Prognose für das Jahr 2040 erstellt, die mitberücksichtigt wurde.

Zusätzlich zur allgemeinen Verkehrssteigerung wurden die vorgesehenen Baugebiete im Untersuchungsgebiet berücksichtigt. Den Berechnungen liegt die zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes erarbeitete Verkehrsplanung, das prognostizierte indizierte Verkehrsaufkommen aufgeteilt in Verkehre der Beschäftigten und dem Wirtschaftsverkehr, sowie das Mobilitätskonzept des Betreibers des ICC zu Grunde.

Verkehrliche Einschätzung der Auswirkung auf den Ort Bischweier (Willaredt-Ingenieure August 2023)

Für die Auswirkung des Verkehrs des ICC auf Bischweier wurde mit der Verkehrsuntersuchung eine Verkehrsstärkekarte erstellt.

Im Ergebnis ergibt sich laut der Untersuchung zwischen der Prognosebetrachtung und der Planfallbetrachtung 1 (Betrachtung mit Realisierung des ICC) durch das Bauvorhaben eine Erhöhung von ca. 50 Kfz/ Tag in der Murgtalstraße, in der Bahnhofstraße oder in der Rauentaler Straße (innerorts). Die Verkehrszunahme beträgt ca. 0,6 % bis 2,2 %.

In der Bahnhofstraße wird eine Erhöhung von 100 Kfz/ Tag (ca. 2,0 %) erwartet. In der Kuppenheimer Straße und der K3737 (südliche Zufahrt der Murgtalstraße) wird eine Erhöhung um 150 Kfz/ Tag erwartet. Dies sind 1,7 % bis 4,5 % des Verkehrs, welcher im Prognosejahr vorhanden sein wird.

Die größte Erhöhung wird mit 250 - 300 Kfz/ Tag bzw. einer Verkehrszunahme von 30 % im Gewerbegebiet der Nassenackerstraße erwartet. Hier ist eine Bündelung der Verkehre

die nach Kuppenheim fahren und ein Teil der Verkehre die nach Bischweier fahren, zu erwarten.

Im Nachbarort Kuppenheim wird im Zuge der Bebauung des ehemaligen Kiefer Kofferfabrik Areal die Friedrichstraße (L67) mit ca. 600 Kfz/ Tag im Querschnitt zusätzlich belastet. Durch den Betrieb des ICC sind weitere ca. 180 Kfz/ Tag zu erwarten.

Die zuvor genannten Zahlen der Verkehrszunahmen im Ort von Bischweier und Kuppenheim werden nur durch den Leichtverkehr ausgelöst. Dem Schwerverkehr wird von Seiten des Betreibers nicht gestattet den Ortskern von Bischweier zu befahren. Dies soll auch auf den benachbarten Ort Kuppenheim umgesetzt werden.

Zusammenfassendes Ergebnis der Verkehrsuntersuchung

(Willaredt-Ingenieure August 2023)

Durch das Neubauvorhaben sind laut Gutachten im Maximalfall zusätzlich induzierte Verkehre in Höhe von 1.812 Kfz-Fahrten pro Tag zu erwarten. Diese verteilen sich jeweils zur Hälfte (906 Fahrten) auf den Quell- und Zielverkehr. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 59,4 % zu erwarten. Diese Zahlen entsprechen jeweils dem Maximalfall.

Auch die verkehrliche Einschätzung der Erweiterung der Firma Dambach Lagersysteme im benachbarten Angebots-Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“ wurde im Gutachten vorgenommen. Berücksichtigt wurde dabei die geplante verkehrliche Trennung der Verkehrsflüsse zu dieser Erweiterung und zum ICC. Durch dieses Vorhaben ist ein zusätzlicher DTV-Werte (durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke) von ca. 155 Kfz/ Tag bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 30 % zu erwarten. Die Untersuchung berücksichtigt somit neben dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen aus dem ICC Bischweier auch das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus der Ausweisung dieses Gewerbegebiets.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass „die Knotenpunkte eine ausreichende Kapazität haben um den derzeitigen, den prognostizierten und den zusätzlichen Verkehr aus dem Bauvorhaben aufzunehmen. Die schlechteste Qualitätsstufe entspricht QSV C. Die üblicherweise angestrebte Qualitätsstufe D wird unterschritten.

Das bestehende Straßennetz hat eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Die Kapazitätsgrenzen werden unterschritten. Folgt man den Berechnungen des Gutachters, sind mit Ausnahme der im Zuge des Bebauungsplanes geplanten Straßenbaumaßnahmen im Plangebiet, keine baulichen Maßnahmen notwendig, um die zusätzlichen Verkehre abzuwickeln.

Die Stellplätze für Pkw (Basis für das Gutachten sind insgesamt 306 PKW-Stellplätze, hierin sind auch Überschneidungen z.B. bei Schichtwechsel berücksichtigt) und Lkw (Basis für das Gutachten sind 78 LKW- und Lang-LKW-Stellplätze) auf dem Grundstück ICC sind in ausreichender Anzahl bemessen, sodass während den Betriebszeiten kein Rückstau in das Gewerbegebiet zu erwarten ist.“

Der Betreiber des ICC wird ein Mobilitätskonzept erarbeiten. Die PKW-Fahrten können durch das erarbeitete Mobilitätskonzept auf insgesamt 500 PKW-Fahrten (250 An- und Abfahrten) pro Tag reduziert werden. Es werden logistische Umlagerungen eingeplant, bei denen die Güter nicht mit einem Lkw, sondern auf der Schiene transportiert werden. Dies wird in Zukunft zu Minderungen der verkehrlichen Belastungen auf den Straßen

führen. Die bei der verkehrstechnischen Berechnung verwendeten Werte stellen somit nach Einschätzung des Gutachters den Worst-Case-Fall dar.

Aus verkehrstechnischer Sicht kann der Nutzung dem ICC Bischweier als Internationales Konsolidierungszentrum und einer Ausweisung der Gewerbefläche in den Teilgebieten Hardrain und Uchtweide als verträglich für das Straßennetz zugesprochen werden.

5.5 Schallschutzkonzept

Bei der Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ICC Bischweier“ ist die Gewährleistung eines bestmöglichen Schallschutzes für die Gemeinde Bischweier von zentraler Bedeutung. Mit dem im Bebauungsplan festgesetzten Schallschutzkonzept verfolgt die Gemeinde Bischweier die folgenden übergeordneten städtebaulichen Ziele:

Zum Schutz der vorhandenen Wohnnutzung in der Gemeinde Bischweier und der Stadt Kuppenheim soll eine industrielle Nutzung im Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ICC Bischweier“ ausgeschlossen werden.

Durch die Aufstellung eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplans können die Menschen in Bischweier und Kuppenheim am wirksamsten gegen die Geräuscheinwirkungen aufgrund der Betriebstätigkeit im Geltungsbereich des Bebauungsplans geschützt werden. Bei dieser Art von Bebauungsplan können die zulässige Art der gewerblichen Nutzung und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen bereits auf der Bebauungsplanebene sehr genau festgesetzt werden, um den Schutz der Menschen im Einwirkungsbereich des „ICC Bischweier“ bestmöglich zu gewährleisten. Dies erfolgt sowohl im Bebauungsplan, durch die Festsetzung von Geräuschkontingenten nach DIN 45.691 und die Festsetzung von Schallschutzwänden als auch in der Vorhabenplanung durch eine Vielzahl von Maßnahmen im Maßnahmenplan Schallschutz.

Die Schutzbedürftigkeit der schutzbedürftigen Nutzungen in den verschiedenen Misch- und Allgemeinen Wohngebieten sind entsprechend der Orientierungswerte der DIN 18005 und der Immissionsrichtwerte der TA Lärm festzulegen. Für die allgemeinen Wohngebiete in Bischweier ist anders als bei dem derzeit noch geltenden Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk“ nun nicht mehr, wie in Bezug auf das bisher für das Areal festgesetzte Sondergebiet von einer Gemengelage nach TA Lärm auf dem Schutzniveau eines Mischgebiets auszugehen. Mit der endgültigen Beendigung der Nutzung des Spanplattenwerks entfällt die fachliche Grundlage zur Anwendung einer Gemengelagesituation, die aus dem historisch gewachsenen direkten Nebeneinander von gewerblich-industrieller Nutzung des Spanplattenwerkes und der benachbarten Wohngebiete resultierte. Hierdurch wird durch die neue Nutzung ICC ein um bis zu 5 dB(A) höherer Schallschutz für die Allgemeinen Wohngebiete in Bischweier und Kuppenheim gewährleistet. Somit wirken bei Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ICC Bischweier“ auf die Allgemeinen Wohngebiete nur noch 30 % der Geräuscheinwirkungen ein, die für den Betrieb des Spanplattenwerks zulässig waren. Die an die Allgemeinen Wohngebiete angrenzenden Mischgebiete profitieren von den nunmehr strengeren Anforderungen für die Allgemeinen Wohngebiete.

Die schutzbedürftigen Wohn- und gemischt genutzten Gebiete in der Gemeinde Bischweier und der Stadt Kuppenheim sollen durch die Neuverkehre des „ICC Bischweier“ insbesondere die Lkw-Fahrten nicht beeinträchtigt werden. Dies ist durch eine Zufahrt zum „ICC Bischweier“ im Norden des Plangebiets mit kurzen Wegen zur Bundesstraße sicherzustellen.

Zur Untersuchung der schalltechnischen Auswirkungen des Gewerbelärms und des Straßenverkehrslärms aufgrund des „ICC Bischweier“ wurde das schalltechnische Gutachten zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ICC Bischweier“ durch das Ingenieurbüro Arnulf Bühner, Gera, Stand August 2023 erstellt. Dieses Gutachten ist als Bestandteil der Begründung zum hier vorliegenden Bebauungsplan als Anlage beigefügt.

Bereits zum Vorentwurf des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ wurden umfassende Voruntersuchungen und konkrete Berechnungen durchgeführt und in einem gemeinsamen Gutachten zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ICC Bischweier“ und dem Angebotsbebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“ zusammengefasst beschrieben. Inzwischen wurde das Gutachten aufgeteilt und die Inhalte jeweils den beiden Bebauungsplänen zugeordnet.

Wesentliche Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens

Das vollständige schalltechnische Gutachten mit den entsprechenden Anlagen liegt der Begründung zum Bebauungsplan bei.

Das Gutachten untergliedert sich in 5 Teile.

Im Teil 1 wird für die gewerblich genutzten Teile der Vorhabenfläche des „ICC Bischweier“ (Teilfläche Nord und Teilfläche Bahn) eine Geräuschkontingentierung nach DIN 45691:2006-12 erarbeitet. Die hieraus resultierenden Emissionskontingente und Zusatzkontingente werden im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch zeichnerische und textliche Festsetzungen umgesetzt.

Im Teil 2 wird für das konkrete Vorhaben „ICC Bischweier“ eine detaillierte Prognose nach TA Lärm zur Ermittlung der Beurteilungspegel und Maximalpegel an den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft zum „ICC Bischweier“ durchgeführt. Die Beurteilungspegel werden mit den aus den festgesetzten Emissionskontingenten und Zusatzkontingenten resultierenden zulässigen Immissionsbeiträgen an den maßgeblichen Immissionsorten außerhalb des Plangebiets verglichen. Da die zulässigen Immissionsbeiträge ohne Schallschutzmaßnahmen am Vorhaben „ICC Bischweier“ nicht eingehalten werden können, gibt das Gutachten eine Vielzahl von Schallschutzmaßnahmen vor, die in der Vorhabenplanung zwingend umzusetzen sind. Diese sind im Maßnahmenplan Schallschutz zur Vorhabenplanung dokumentiert.

Im Teil 3 wird der Neubau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen innerhalb des Geltungsbereichs des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ICC Bischweier“ nach den Kriterien der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV untersucht und beurteilt.

Im Teil 4 wird die Zunahme des Straßenverkehrslärms auf öffentlichen Straßen aufgrund der durch das „ICC Bischweier“ ausgelösten Lkw- und Pkw-Fahrten ermittelt und bewertet.

Im Teil 5 werden die maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109-1:2018-01 an den Außenfassaden der Gebäude des „ICC Bischweier“ ermittelt. Diese Pegel sind die Grundlage zur Festlegung der Schalldämmung der Außenbauteile der schutzbedürftigen Räume, wie z.B. Büros, Sozialräume, Sitzungsräumen etc. Die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile werden im Bebauungsplan festgesetzt.

5.5.1 Geräuschkontingentierung nach DIN 45691:2006-12 – Teil 1 des Gutachtens

Die Erarbeitung einer Geräuschkontingentierung umfasst folgende Arbeitsschritte:

1. Abgrenzung des Gebietes für das die Geräuschkontingentierung erarbeitet wird
2. Identifikation der in der Umgebung des zu kontingentierenden Gebiets vorhandenen und geplanten schutzwürdigen Nutzungen und Auswahl der für diese Gebiete maßgeblichen Immissionsorte. Die im Bebauungsplan festzusetzenden Emissionskontingente und Zusatzkontingente gelten für die Immissionsorte außerhalb des Geltungsbereichs des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ICC Bischweier“. Für die Immissionsorte innerhalb des Geltungsbereichs gelten die Anforderungen der TA Lärm.
3. Festlegung des Gesamt-Immissionswerts an den maßgeblichen Immissionsorten (Orientierungswerte der DIN 18005 bzw. Immissionsrichtwerte der TA Lärm)
4. Ermittlung der vorhandenen und planerischen Vorbelastung
5. Festlegung der Planwerte, d.h. die Immissionsanteile an den maßgeblichen Immissionsorten, die durch die zu kontingentierenden Gebiete ausgeschöpft werden dürfen (Orientierungswert bzw. Immissionsrichtwert abzüglich des Beurteilungspegels der Vorbelastung)
6. Abgrenzung von Teilflächen der emittierenden Gebiete, für die eine Emissionskontingentierung erarbeitet wird
7. Bestimmung der Emissionskontingente für die Teilflächen
8. Bestimmung der Zusatzkontingente in Richtung der verschiedenen Immissionsorte und Festlegung der Richtungssektoren
9. Umsetzung der Geräuschkontingentierung in den Bebauungsplan

Die Geräuschkontingentierung erfolgt für die maßgebende Vorhabenfläche (Baugrundstück) des „ICC Bischweier“ nach § 4 Abs. 2 der textlichen Festsetzungen. Die Vorhabenfläche gliedert sich in die Teilflächen TF Nord und TF Bahn. Die Teilfläche TF Nord umfasst die gewerblich nutzbare Vorhabenfläche nördlich der Kuppenheimer Straße (K3713). In der Teilfläche TF Bahn südlich der Kuppenheimer Straße befindet sich lediglich das Bahngleis zur Anbindung des „ICC Bischweier“ an das Schienennetz der Deutschen Bahn.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Lage dieser Teilflächen.

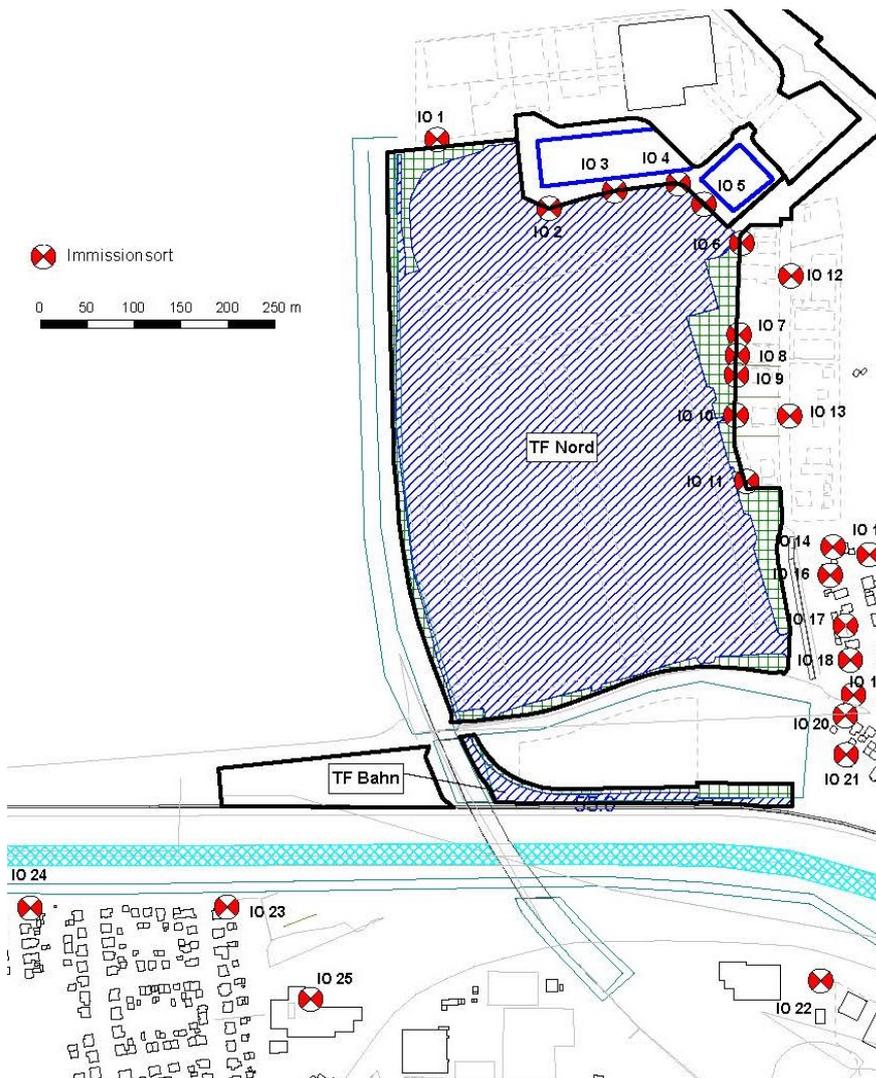


Abb.: Lage der Teilflächen TF Nord und TF Bahn sowie der maßgeblichen Immissionsorte,
Quelle: Schallgutachten Bühner, August 2023

In der Umgebung des „ICC Bischweier“ befinden sich in der Gemeinde Bischweier schutzbedürftige Gebäude in Gewerbegebieten, Mischgebieten und Allgemeinen Wohngebieten. Die Immissionsorte IO 1 bis IO 11 liegen in einem durch Bebauungsplan festgesetzten Gewerbegebiet, in dem jede Art von Wohnnutzung ausgeschlossen ist. Daher sind diese Immissionsorte in der Nacht nicht schutzbedürftiger als am Tag. Die Immissionsorte IO 12 und IO 13 befinden sich in einem festgesetzten Gewerbegebiet in dem Betriebsleiterwohnungen nach § 8 Abs. 1 Nummer 3 BauNVO ausnahmsweise zulässig und tatsächlich vorhanden sind. Die Immissionsorte IO 14 und IO 19 bis IO 21 liegen in einem festgesetzten Mischgebiet, der Immissionsort IO 22 in einem faktischen Mischgebiet. Die Immissionsorte IO 15 bis IO 18 befinden sich in einem festgesetzten Allgemeinen Wohngebiet. Die Immissionsorte in der Stadt Kuppenheim, IO 23, IO 24 und IO 25 (Werner-von-Siemens-Realschule, Schutzbedürftigkeit nur am Tag), befinden sich in einem faktischen Allgemeinen Wohngebiet.

Zur Festlegung der für das Vorhaben „ICC Bischweier“ zulässigen Immissionsbeiträge

(Planwerte) an den maßgeblichen Immissionsorten wurde die Vorbelastung aufgrund der in der Gemeinde Bischweier und der Stadt Kuppenheim vorhandenen Gewerbebetriebe- und -gebiete ermittelt. Dazu wurden die folgenden Gewerbegebiete berücksichtigt:

Gemeinde Bischweier

- Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462“ – GE1
- Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462“ ohne die Fläche des Bebauungsplanes „Gewerbegebiete an der B462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“ – GE2
- Vorentwurf Bebauungsplan „Gewerbegebiete an der B 462“ ohne die Fläche des Bebauungsplanes „Gewerbegebiete an der B462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“
- Bebauungsplan „Gewerbegebiet Nassenacker“

Stadt Kuppenheim

- Bebauungsplan „Hardrain“
- Bebauungsplan „Altwasser, Lochacker, Obere Eichert“
- Gewerbenutzungen an der Neufeldstraße und der Straße Zum Murgdamm
- Gewerbenutzungen an der Industriestraße
- Bebauungsplan „Bahnhofstraße“

Ausgehend von den für die Gewerbegebiete in Ansatz gebrachten immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegeln und Emissionskontingenten erfolgte die Berechnung der Beurteilungspegel der Vorbelastung an den maßgeblichen Immissionsorten. Dieser Wert wurde vom zulässigen Immissionsrichtwert der TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten abgezogen. Ausgehend von den so für das „ICC Bischweier“ ermittelten Planwerten wurde auf die zulässigen Emissionskontingente für die Teilflächen TF Nord und TF Bahn rückgerechnet. Die nachfolgende Tabelle nennt die sich hieraus ergebenden Emissionskontingente.

Teilfläche	Emissionskontingent in dB	
	<i>L_{EK} Tag (6.00 - 22.00 Uhr)</i> in dB(A)/m ²	<i>L_{EK} Nacht (22.00 - 6.00 Uhr)</i> in dB(A)/m ²
TF Nord (Bereich Nördlich der Kreisstraße K3713)	59	44

TF Bahn (Bereich Bahnanlage südlich der Kreisstraße K3713)	55	0
---	-----------	----------

Tabelle 1

Emissionskontingent L_{EK} für den Tag (06.00 - 22.00 Uhr) und die Nacht (22.00 - 06.00 Uhr) in dB(A)/m², Quelle: Schallgutachten Bühner, August 2023

Durch den Verzicht auf die Festlegung eines nächtlichen Emissionskontingents für die Teilfläche TF Bahn wird sichergestellt, dass in der Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) keine Zu- und Abfahrten von Zügen stattfinden dürfen.

Der für die Festlegungen der Emissionskontingente kritische Immissionsort ist der IO 16. In Richtung der übrigen Immissionsorte werden die zulässigen Planwerte nicht erreicht. Daher ist es zulässig, in Richtung dieser Immissionsorte eine höhere Schallabstrahlung zuzulassen. Diese höhere Schallabstrahlung soll für die Teilfläche TF Nord bereitgestellt werden. Nach dem Gutachten sind für die Teilfläche TF Nord in die unterschiedlichen Richtungen die in der nachfolgenden Tabelle 2 genannten Zusatzkontingente möglich. Die nachfolgende Abbildung zeigt die relevanten Sektoren für die Zusatzkontingente.

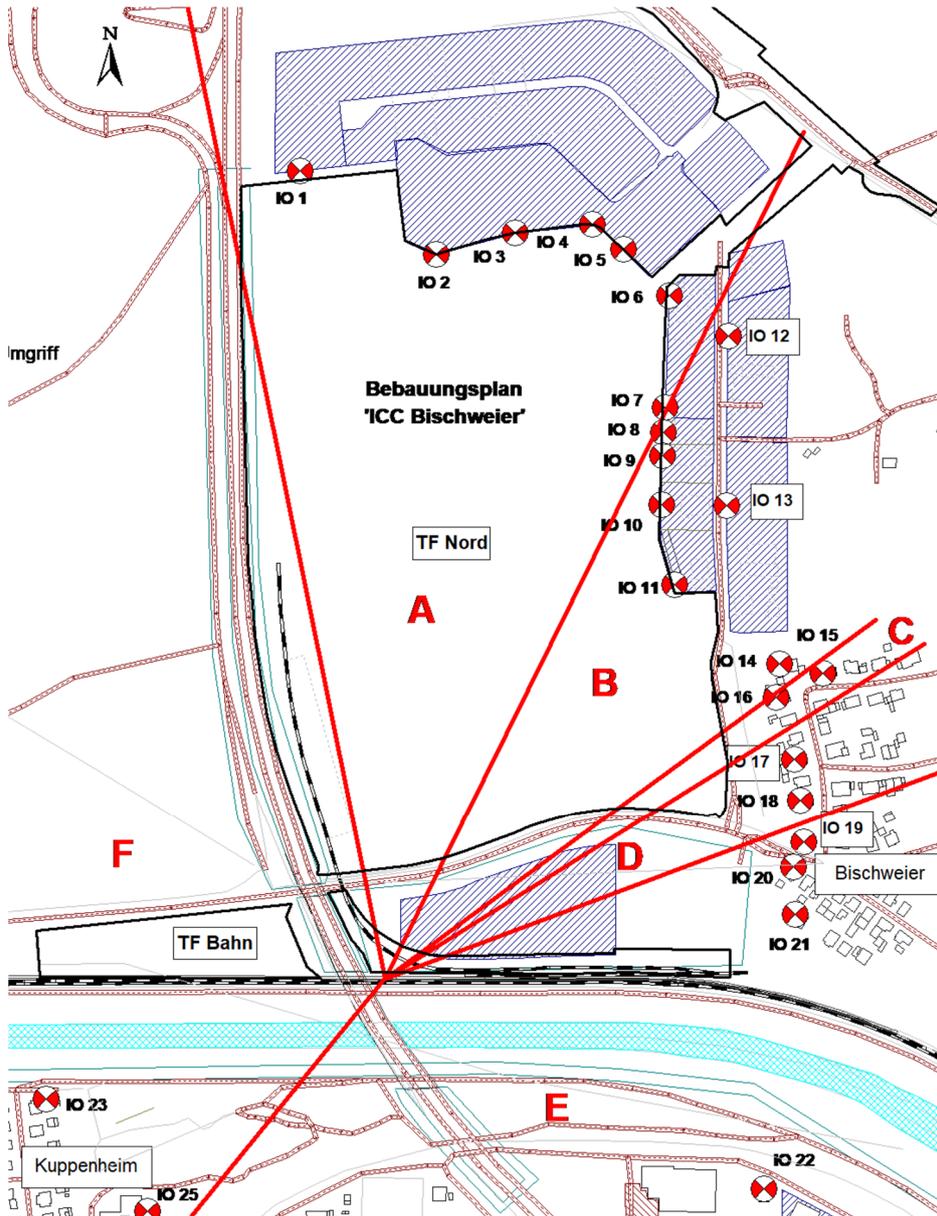


Abb.: Darstellung der Richtungssektoren für die Geräuschkontingentierung, Quelle: Schallgutachten Bühler, August 2023

Sektor	Winkel in Grad*			
	Anfang	Ende	Teilfläche Nord Tag (6.00 – 22.00 Uhr)	Teilfläche Nord Nacht (22.00 – 6.00 Uhr)
A	348	26	1	17
B	26	53	5	6
C	53	58	0	0
D	58	69	2	2
E	69	219	9	9
F	219	348	8	8

* Die angegebenen Winkel beziehen sich auf 0° = Richtung Norden. 90° entspricht Osten, der Vollkreis hat 360°.
Bezugspunkt im Koordinatensystem UTM: x = 32446416,5 m
y = 5409164,0 m

Tabelle 2

Zusatzkontingente L_{EK} , zus für die Teilfläche TF Nord in Richtung der Sektoren für den Tag (06.00 – 22.00 Uhr) und die Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) in dB(A)/m², Quelle: Schallgutachten Bühner, August 2023

Zur Umsetzung der Geräuschkontingentierung in den Bebauungsplan erfolgt durch § 3 der textlichen Festsetzungen und durch zeichnerische Festsetzung.

Die gewerblich nutzbare Fläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird entsprechend den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens in die Teilfläche TF Nord (Bereich nördlich der Kreisstraße) und TF Bahn (Bahnflächen südlich der Kreisstraße) gegliedert. Auf den Teilflächen TF Nord und TF Bahn sind die Anlagen und Betriebe zulässig, sofern deren vom gesamten Baugrundstück abgestrahlten Schallemissionen, die in der nachfolgenden Tabelle 1 genannten Emissionskontingente L_{EK} - einschließlich der Berücksichtigung der Zusatzkontingente für die Immissionsorte innerhalb der Richtungssektoren gemäß Tabelle 2 - nach DIN 45691: 2006-12 (Beuth Verlag) weder tags (06.00-22.00 Uhr) noch nachts (22.00-06.00 Uhr) überschreiten.

Die Emissionskontingente L_{EK} definieren die zulässige immissionswirksame Schallabstrahlung pro Quadratmeter des Baugrundstücks nach § 4 Abs. 2 der textlichen Festsetzungen.

In Abhängigkeit der Ausbreitungsrichtung (Sektoren) werden für die Teilfläche TF Nord Zusatzkontingente festgesetzt. Für die im Plan festgesetzten Richtungssektoren A bis F erhöhen sich die Emissionskontingente L_{EK} um die festgesetzten Zusatzkontingente $L_{EK,zus}$. Die Winkel der Richtungssektoren sind entsprechend der Kompassrose angegeben. Als Basispunkt wird ein entsprechender Bezugspunkt festgesetzt.

Die im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente gelten für die Immissionsorte außerhalb des Geltungsbereichs des Vorhabenbezogenen

Bebauungsplans „ICC Bischweier“. Für die Immissionsorte innerhalb des Geltungsbereichs gelten die Anforderungen der TA Lärm.

Um die schalltechnischen Anforderungen für die künftigen Anlagen und Betriebe nicht strenger als notwendig zu formulieren, wird weiterhin festgesetzt, dass Vorhaben auch dann zulässig sind, wenn der Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten den Immissionsrichtwert der TA Lärm um mindestens 15 dB(A) unterschreitet. Bei einer Unterschreitung des zulässigen Immissionsrichtwerts um mindestens 15 dB(A) ist sichergestellt, dass ein solcher Betrieb keinen relevanten Immissionsbeitrag am Immissionsort hervorruft. Dies gilt auch dann, wenn die aus den Emissionskontingenten für das Baugrundstück resultierenden zulässigen Immissionskontingente an den maßgeblichen Immissionsorten überschritten werden. Die fachliche Herleitung für diese Festsetzung findet sich auf Seite 9 der DIN 45691. Hintergrund dieser Regelungen ist es, insbesondere Betrieben mit keinen maßgeblichen und somit geringen Gesamtkontingenten die Möglichkeit zu bieten, trotz Überschreitung der Emissionskontingente eine Genehmigung zu erhalten, wenn die aus der Betriebstätigkeit resultierenden Immissionsbeiträge an den maßgeblichen Immissionsorten schalltechnisch irrelevant sind. Der Wert von minus 15 dB(A) entspricht einer physikalischen Irrelevanz.

Hierunter ist zu verstehen, dass eine weitere Zusatzbelastung vom gebietsabhängigen Immissionsrichtwert minus 15 dB(A) zu keiner Zunahme der Gesamtbelastung führt. Bezogen auf einen ausgeschöpften Immissionsrichtwert für ein Allgemeines Wohngebiet von 40 dB(A) in der Nacht führt eine Zusatzbelastung von 25 dB(A) zu einem Pegelanstieg von 0,1 dB(A).

Auf Ebene der Vorhabengenehmigung ist der Nachweis zu erbringen, dass ein geplantes Vorhaben, das seiner Betriebsfläche zugeordnete Emissionskontingent einhält. Ein Vorhaben erfüllt die schalltechnischen Festsetzungen des Bebauungsplans, wenn der nach TA Lärm unter Berücksichtigung der Schallausbreitungsverhältnisse zum Zeitpunkt der Genehmigung berechnete Beurteilungspegel der vom Vorhaben ausgehenden Geräusche an allen maßgeblichen Immissionsorten das aus dem für die Betriebsfläche festgesetzten Emissionskontingent und Zusatzkontingente resultierende Immissionskontingent einhält. Um diesen Nachweis zu erbringen, sind folgende Arbeitsschritte erforderlich.

1. Abgrenzung des Betriebsgrundstücks des geplanten Vorhabens
2. Berechnung der aus den Emissionskontingenten des Betriebsgrundstücks resultierenden zulässigen Immissionsbeiträge an den maßgeblichen Immissionsorten

Ausgehend von der Größe des Betriebsgrundstücks und des für dieses festgesetzten Emissionskontingents (ggf. unter Berücksichtigung von Zusatzkontingenten) erfolgt nach dem in der Festsetzung festgelegten Berechnungsverfahren (nur Berücksichtigung des Abstands) die Berechnung der zulässigen Immissionskontingente an den maßgeblichen Immissionsorten. Das Immissionskontingent gibt an, wie laut der künftige Gewerbebetrieb an den unterschiedlichen Immissionsorten sein darf.

3. Berechnung des Beurteilungspegels aufgrund des geplanten Vorhabens an den maßgeblichen Immissionsorten

Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels ist eine detaillierte Prognose nach TA Lärm vorzunehmen. Dabei ist anders als bei der Berechnung der Emissionskontingente auf Ebene des Bebauungsplans nicht nur die Pegelminderung aufgrund des Abstands, sondern auch die Dämpfung durch z.B. Luftabsorption, Bodeneffekte, Abschirmung und Reflexionen in Ansatz zu bringen. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit durch eine schalltechnische Optimierung der Vorhabenplanung insbesondere durch Abschirmung, z.B. in Form von abschirmenden Gebäudeteilen oder Lärmschutzwänden eine Verminderung der Beurteilungspegel am Immissionsort zu erreichen.

4. Vergleich des Beurteilungspegels mit den zulässigen Immissionsbeiträgen an den maßgeblichen Immissionsorten

Ein Vorhaben ist zulässig, wenn der Beurteilungspegel die zulässigen Immissionsbeiträge an den maßgeblichen Immissionsorten einhält.

Ein Vorhaben ist, soweit eine entsprechende Festsetzung getroffen wurde, auch dann zulässig, wenn der Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten den Immissionsrichtwert um mindestens 15 dB(A) unterschreitet.

Für die Fälle, in denen keine der beiden Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllt sind, werden entsprechende technische, bauliche und organisatorische Maßnahmen erforderlich, um die immissionswirksame Schallabstrahlung von dem Betriebsgrundstück auf ein verträgliches Maß zu vermindern.

Alternativ ist es möglich, durch die Übertragung von Emissionskontingenten von mindergenutzten Grundstücken einen höheren zulässigen Immissionsbeitrag an den maßgeblichen Immissionsorten zu erhalten. Dabei ist öffentlich-rechtlich (z.B. durch Baulast oder öffentlich-rechtlichen Vertrag) sicherzustellen, dass das übertragene Emissionskontingent nur einmal in Anspruch genommen wird.

Ergebnis des Teil 1 des schalltechnischen Gutachtens

Im Ergebnis des Gutachtens zeigt sich, dass beim Ansatz der optimierten Emissionskontingente und der Zusatzkontingente die Planwerte an den Immissionsorten tags und nachts eingehalten bzw. unterschritten werden.

Im Falle eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist der Nachweis der Einhaltung der im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente bereits auf Ebene des Bebauungsplans erforderlich. Dieser Nachweis wird mit dem Teil 2 des schalltechnischen Gutachtens zum Teilgebiet des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ erbracht.

5.5.2 Nachweis der Einhaltung der im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente durch das konkrete Vorhaben „ICC Bischweier“, bauliches und betriebliches Schallschutzkonzept des Vorhabens „ICC Bischweier“ – Teil 2 des Gutachtens

Durch die im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente ist festgelegt, welche zulässigen Immissionsbeiträge an den

maßgeblichen Immissionsorten gelten, die durch Beurteilungspegel der auf der Vorhabenfläche stattfindenden Betriebsvorgänge nicht überschritten werden dürfen.

Im Teil 2 des schalltechnischen Gutachtens wurde eine detaillierte Immissionsprognose nach Anhang A. 2.3 der TA Lärm durchgeführt. Eine Grundlage für diese Prognose sind die Angaben des Vorhabenträgers zu den geplanten baulichen Anlagen auf der Vorhabenfläche, wie z.B. Hallen, Verladetunnel, Vordächern, Lkw- und Pkw-Fahrwege, Pkw- und Lkw-Stellplätze, haustechnische Anlagen, Eisenbahngleise. Weitere relevante Eingangsdaten für die Prognose sind die Angaben des Vorhabenträgers zu Art und Umfang der betrieblichen Vorgänge auf der Vorhabenfläche, wie z. B. Zahl und Zeitpunkt der Fahrten von Lkw, Pkw und Eisenbahnzügen auf die Vorhabenfläche sowie die Verteilung der Lkw- und Pkw-Fahrten auf die unterschiedlichen Hallen, Verladetunnel und Fahrwege außerhalb der Gebäude, Verladevorgänge außerhalb der Hallen, Parkierungsvorgänge von Lkw und Pkw.

In Kapitel 5.2 „Konkrete Bau- und Betriebsbeschreibung“ der Begründung sind alle relevanten Angaben zu den baulichen Anlagen und zu den betrieblichen Vorgängen ausführlich dargelegt. Auf dieses Kapitel wird verwiesen.

Aufgrund der Nähe des „ICC Bischweier“ zu den umgebenden schutzbedürftigen Nutzungen insbesondere in der Gemeinde Bischweier wird es erforderlich, das Bau- und Betriebskonzept nach schalltechnischen Gesichtspunkten zu optimieren, da ansonsten die im Bebauungsplan festgesetzten Geräuschkontingente nicht eingehalten werden können.

Hinsichtlich der schalltechnischen Verträglichkeit sind die Immissionsorte im Allgemeinen Wohngebiet entlang der Blumenstraße in Bischweier die kritischen Immissionsorte.

Die wesentlichen Maßnahmen zur schalltechnischen Optimierung sind:

- Begrenzung der Zahl der am Tag und in der lautesten Nachtstunde zu- oder abfahrenden Lkw und Pkw
- Ausschluss nächtlicher Zu- und Abfahrten von Eisenbahnen auf der Teilfläche TF Bahn.
- Anordnung der Lkw- und Pkw-Zufahrt sowie der Lkw-Stellplätze (78 St) im nördlichen Teil der Vorhabenfläche. In diesem Bereich sind außerhalb des Geltungsbereichs nach den entsprechenden Bebauungsplänen keine Wohnungen von Betriebsinhabern nach § 8 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO zulässig.
- Anordnung Pkw-Stellplätze (306 St) in einem Parkhaus mit 10 Ebenen im nordöstlichen Bereich des Betriebsgeländes, Süd- und Ostfassaden geschlossen.
- Be- und Entladung von Lkw- und Güterwaggons in Verladetunneln bzw. in Hallen
- Nur wenige Fahrwege von Lkw und Gabelstaplern außerhalb dieser Verladetunnel. Hiervon betroffen sind Streckenabschnitte die schalltechnisch unproblematisch sind, die Bahnhalle und die Ecksituation am Hallenende an denen aufgrund der beengten Grundstückssituation und der großen Kurvenradien Verladetunnel nicht realisiert werden können.

- Verortung der Rangierflächen der Bahn auf der Westseite der Halle 2 und nicht auf der Teilfläche Bahn
- Erhöhte Schalldämmung der Außenbauteile (Dächer, Wände, Türen und Fenster) der Hallen und der Verladetunnel im Bereich der Halle 1
- Errichtung von Schallschutzwänden an der Südostecke der Halle 1 und dem Verladetunnel 1, im Süden der Zufahrt zum ICC und auf dem Dach des Verladetunnels 1

Im schalltechnischen Gutachten Teil 2 sind die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen an Verladetunneln, ergänzende Schallschutzwände und die schalltechnische Ertüchtigung der Außenbauteile der Hallen und Verladetunnel des Vorhabens ICC festgelegt, die notwendig sind, um die nach dem Bebauungsplan zulässigen Immissionsbeiträge an den maßgeblichen Immissionsorten einzuhalten.

Dies sind insbesondere:

- **Bauliche Schallschutzmaßnahmen**
 - Parkhaus mit 10 Ebenen und 306 Stellplätzen im nordöstlichen Bereich des Betriebsgeländes, Süd- und Ostfassade geschlossen, bewertetes Schalldämm-Maß R'_w gemäß Vorgabe Gutachten
 - Außenwände der Hallen als Stahl-Kassettenwände, bewertetes Schalldämm-Maß R'_w gemäß Vorgabe Gutachten
 - Dächer Verladetunnel sowie Hallen 3 und 4 mit extensiver Dachbegrünung, bewertetes Schalldämm-Maß R'_w gemäß Vorgabe Gutachten
 - Sektionaltüre, bewertetes Schalldämm-Maß R_w gemäß Vorgabe Gutachten
 - schallabsorbierende Ausführung der Dächer der Verladetunnel, bewerteter Schallabsorptionsgrad $\alpha_w \geq 0,7$
 - Schallabstrahlung von technischen Anlagen gemäß Vorgabe Gutachten
 - schallabsorbierende Ausführung des Vordachs an dem Verladetunnel Halle 1 Süd und des Vordachs an dem Verladetunnel zwischen Halle 1 und 2 Süd, bewerteter Schallabsorptionsgrad $\alpha_w \geq 0,6$
 - geschlossene Wand unter dem Vordach des Verladetunnels der Halle 1 in Richtung Osten, bewertetes Schalldämm-Maß $R'_w \geq 25$ dB

- beidseitig hochabsorbierende Schallschutzwand (SW1) im Süden der Halle 1 mit einer Länge von 73 m und einer Höhe von 5,0 m über Fahrbahnniveau
- beidseitig hochabsorbierende Schallschutzwand (SW2) im Süden des Zufahrtbereichs zum ICC Bischweier mit einer Länge von 43 m und einer Höhe von 4,0 m über Fahrbahnniveau Ein-/Ausfahrt
- einseitig in Richtung der technischen Anlagen hochabsorbierende Schallschutzwand (SW3) auf dem Verladetunnel Halle 1 östlich der Dachventilatoren mit einer Länge von 93 m, Höhe 2,5 m über Dach Verladetunnel, Abstand zu den Dachventilatoren 0,5 m, Abstand zu dem südlichen Ende des Verladetunnels 6,5 m

Betriebliche Schallschutzmaßnahmen

- Schalldruckpegel in der Hallen 1 bis 3 von $L_i = 75$ dB(A) und in der Bahnverladehalle sowie den Verladetunneln von $L_i = 80$ dB(A) während des gesamten Tag- und Nachtzeitraums
- Lkw-Fahrten entsprechend Verkehrskonzept mit 408 Zu- und 408 Abfahrten zwischen 6 und 22 Uhr und 130 Zu- und 130 Abfahrten zwischen 22 und 6 Uhr
- Frequentierung des Parkhauses mit maximal 727 Bewegungen im Tagzeitraum und 136 Bewegungen in der lautesten Nachtstunde
- Verladungen im Bereich der Hallen 1 bis 3 in den Verladetunneln
- Betrieb von 2 Diesel- oder Gasstaplern zur Be- oder Entladung an der Bahnverladehalle im Freien während $8\frac{1}{2}$ Stunden im Tagzeitraum und 30 Minuten in der lautesten Nachtstunde
- Öffnungszeit der Tore in den Verladetunneln entsprechend der Lkw-Bewegungen
- Oberlichter im Nachtzeitraum geschlossen

Die erforderlichen baulichen und betrieblichen Schallschutzmaßnahmen sind im Maßnahmenplan Schallschutz zum Vorhabenplan dargestellt. Hierdurch werden diese Schallschutzmaßnahmen verbindlicher Teil des Vorhabens und sind entsprechend der Eintragung in diesem Plan baulich umzusetzen.

Die Schallschutzwände im Südosten der Halle 1, im Nordosten des Parkhauses sowie auf dem Verladetunnel werden zusätzlich durch zeichnerische und textliche Festsetzung festgesetzt.

Bei Umsetzung der im Maßnahmenplan aufgeführten Schallschutzmaßnahmen werden die nach der Geräuschkontingentierung zulässigen Immissionsbeiträge an den maßgeblichen Immissionsorten eingehalten.

5.5.3 Neubau einer öffentlichen Erschließungsstraße innerhalb des Plangebiets – Teil 3 des Gutachtens

Im Teil 3 des schalltechnischen Gutachtens wurden die Auswirkungen der neu zu errichtenden Erschließungsstraßen und der Umbau der Rauentaler Straße betrachtet.

Die Anbindung des „ICC Bischweier“ an die Rauentaler Straße (K 3714) soll über eine neu zu bauende Straße erfolgen. In diesem Zuge wird der Abschnitt der Nassenackerstraße zwischen der Straße Uchtweide und der neuen Straße in Teilen zurückgebaut und der Firma Dambach Lagersysteme GmbH & Co. KG als Teil des Betriebsgrundstücks zur Verfügung gestellt werden. Zur Anbindung der neuen Straße an die Rauentaler Straße wird der Umbau der Rauentaler Straße erforderlich. Der hiervon betroffene Bereich beginnt im Osten der neuen Anbindungsstraße zum „ICC Bischweier“ und reicht über den neu zu bauenden Kreisverkehrsplatz im Kreuzungsbereich der Rauentaler Straße und der Straße Uchtweide bis nördlich des Betriebsgrundstücks der Firma Dambach Lagersysteme GmbH & Co. KG. Die neue Straße und die umgebaute Rauentaler Straße befinden sich im Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ICC Bischweier“.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans 'Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide' ist der Bau einer weiteren neuen Straße geplant. Diese beginnt am westlichen Ende der neuen Straße zum „ICC Bischweier“ und führt dann parallel zum nördlichen Rand des Geltungsbereichs des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ICC Bischweier“ bis zum Wendehammer am westlichen Ende der Straße Hardrain. Nach dem Bau dieser Straße wird die Straße Hardrain ab dem Wendehammer im Westen bis zum Punkt, an dem derzeit die Nassenackerstraße auf die Straße Uchtweide trifft, als öffentliche Verkehrsfläche aufgegeben und der Firma Dambach Lagersysteme GmbH & Co. KG als Teil des Betriebsgrundstücks zur Verfügung gestellt.

Zur konservativen Abschätzung der Geräuscheinwirkungen aufgrund des Neubaus bzw. der wesentlichen Änderung von Straßen wurden im Gutachten die Geräuscheinwirkungen der beiden neuen Straßen und des Umbaus der Rauentaler Straße gemeinsam ermittelt und wie der Neubau einer Straße bewertet.

Die Untersuchung erfolgt, da beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sicherzustellen ist, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Beurteilung erfolgt dabei nach der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV.

Maßgeblich ist der Prognose 2 Planfall 2040 gemäß der Verkehrsuntersuchung – HBS-Nachweis der Willaredt Ingenieure PartG mbB mit Stand 20.07.2023. Hierin sind sowohl der Verkehr des „ICC Bischweier“ als auch der Verkehr der künftigen Betriebe im Geltungsbereich des Bebauungsplans 'Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide' berücksichtigt.

Auf den zu untersuchenden Straßen treten folgende Frequentierungen auf:

DTV Prognose 2 Planfall 2040									
Ab-schn.	Straße	DTV Kfz/24 h	stündliche Verkehrsstärke		SV Tag		SV Nacht		Höchstge- schw.keit km/h
			Tag	Nacht	p1	p2	p1	p2	
1	Hardrain	450	26,9	2,5	8,16%	16,29%	0,00%	30,00%	50
2	Hardrain - ICC	1.800	83,1	58,8	0,00%	65,58%	0,00%	41,90%	50
3	Kreuzung Hardrain - Kreuzung Nassenacker	2.300	113,1	61,3	2,03%	53,09%	0,00%	41,40%	50
4	Kreuzung Nassenacker - Raentaler Str.	2.700	142,5	52,5	2,25%	41,19%	0,00%	50,90%	50
5	K3714	6.300	349,4	88,8	3,79%	18,35%	0,30%	30,30%	70
6	Raentaler Straße NW	5.500	302,5	82,5	2,57%	18,78%	0,30%	30,60%	70
7	Raentaler Straße SO	4.000	228,1	43,8	3,23%	0,74%	0,60%	0,30%	70

Tabelle 3 Frequentierung der untersuchten Straßen, Quelle Schallgutachten Bühner, August 2023

Im Ergebnis wird im Gutachten nachgewiesen, dass die für den Straßenneubau und die wesentliche Änderung von Straßen geltenden Immissionsgrenzwerte an allen relevanten Immissionsorten unter den im Gutachten genannten Randbedingungen unterschritten werden.

5.5.4 Zunahme Straßenverkehrslärms auf öffentlichen Straßen – Teil 4 des Gutachtens

Das „ICC Bischweier“ wird von 408 Lkw am Tag (6.00 – 22.00 Uhr) und 130 LKW in der Nacht (22.00 – 8.00 Uhr) angefahren. Hieraus resultieren 816 Lkw-Bewegungen (Zu- oder Abfahrt) am Tag und 260 Lkw-Bewegungen in der Nacht. Die Pkw-Bewegungen verteilen sich auf 727 Pkw-Bewegungen (Zu- oder Abfahrten) am Tag und 136 Bewegungen in der Nacht zum Parkhaus. Durch diese zusätzlichen Verkehrsbewegungen nimmt der Straßenverkehrslärm auf den das Plangebiet angrenzenden Straßen zu.

Ferner ist der Neubau einer Verbindungsstraße zwischen der Raentaler Straße und der Werkseinfahrt zum „ICC Bischweier“ sowie im weiteren Verlauf zu der Straße Hardrain (Fa. Dambach) geplant.

Der überwiegende Teil der Lkw gelangen über die Autobahn A5, die Bundesstraße B462 und die neue Erschließungsstraße zum „ICC Bischweier“ auf gleichem Weg fahren Sie wieder zur Autobahn. Ein Teil der Lkw fährt zum Mercedes-Benz Werk in Kuppenheim. Hierzu wird die B462 genutzt. Eine Zufahrt zum Mercedes-Benz Werk Kuppenheim über die Nassenackerstraße und die Kuppenheimer Straße erfolgt nicht. Durch die günstige verkehrliche Anbindung des „ICC Bischweier“ im nördlichen Teil der Vorhabenfläche werden keine Wohngebiete oder Mischgebiete in der Gemeinde Bischweier und in der Stadt Kuppenheim durch Lkw-Verkehre tangiert.

Die zu- und abfahrenden Pkw der Mitarbeiter verteilen sich laut Verkehrsgutachten zu jeweils 25 % in Richtung Bischweier (jeweils hälftig über die Nassenackerstraße / Kuppenheimer Straße und Raentaler Straße), in Richtung Kuppenheim, in Richtung

B462 Süd und in Richtung B462 Nord.

Die im Verkehrsgutachten getroffene Annahme ist eine Worst Case Betrachtung. Tatsächlich werden die Anteile des Zusatzverkehrs in Bischweier und Kuppenheim deutlich unter einem Anteil von 25 % liegen.

Für die Beurteilung der Zunahme des Straßenverkehrslärms im Zuge eines Aufstellungsverfahrens für einen Vorhabenbezogenen Bebauungsplan gibt es keine zwingend anzuwendende Rechtsgrundlage. Daher werden hilfsweise die Kriterien der Ziffer 7.4 Abs. 2 der TA Lärm und des § 1 Abs. 2 Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV zur wesentlichen Änderung einer Straße herangezogen.

Gemäß der TA Lärm sollen die Verkehrsgeräusche des mit einer Anlage verbundenen An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen durch Maßnahmen organisatorischer Art so weit wie möglich vermindert werden, wenn

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen (Pegel ab 2,05 dB(A) werden aufgerundet),
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist,
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden.

In der 16. BImSchV sind folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

Flächennutzung gemäß BauNVO	Immissionsgrenzwert "außen" in dB(A) im Beurteilungszeitraum	
	Tag (6 - 22 Uhr)	Nacht (22 - 6 Uhr)
Allgemeine Wohngebiete	59	49
Mischgebiete, Urbane Gebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Abb.: Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV

Nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist eine wesentliche Änderung einer Straße gegeben, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Zur Ermittlung der Zunahme des Straßenverkehrslärms sind die Beurteilungspegel des Prognose-Nullfalls ohne den Verkehr des ‚ICC Bischweier‘ und des Planfalls mit dem Verkehr des ‚ICC Bischweier‘ zu berechnen und miteinander zu vergleichen. Hierzu werden sowohl Immissionsorte in der Gemeinde Bischweier als auch in der Stadt Kuppenheim untersucht.

Die nachfolgenden Tabellen dokumentieren die Verkehrsmengen für den Prognose-Nullfall und den Planfall gemäß der Verkehrsuntersuchung.

DTV Prognose Nullfall 2040							
Straße	DTV Kfz/24 h	stündliche Verkehrsstärke		SV Tag		SV Nacht	
		Tag	Nacht	p1	p2	p1	p2
Kuppenheimer Straße	3.450	203,1	25,0	2,65%	0,53%	0,00%	0,00%
Raumentaler Straße	3.900	224,4	38,8	3,32%	0,73%	0,60%	0,30%
Bahnhofstraße	3.500	202,5	32,5	1,88%	0,32%	2,20%	0,00%
Kuppenh.Friedrichstraße Süd	10.650	623,8	83,8	2,49%	0,92%	4,20%	0,60%

DTV Prognose 1 Planfall 2040							
Straße	DTV Kfz/24 h	stündliche Verkehrsstärke		SV Tag		SV Nacht	
		Tag	Nacht	p1	p2	p1	p2
Kuppenheimer Straße	3.600	208,1	33,8	2,49%	0,54%	0,00%	0,00%
Raumentaler Straße	3.950	225,0	43,8	3,23%	0,74%	0,60%	0,30%
Bahnhofstraße	3.550	203,1	37,5	1,89%	0,33%	2,00%	0,00%
Kuppenh. Friedrichstraße Süd	10.850	632,5	91,3	2,41%	0,93%	3,80%	0,50%

Tabelle 4 Verteilung der Verkehre auf die Zu- und Abfahrtrichtungen (Quelle: Verkehrsuntersuchung Willaredt August 2023)

Das Schallgutachten gelangt zum Ergebnis, dass an den Immissionsorten mit einer Erhöhung von mindestens 3 dB(A) die Immissionsgrenzwerte unterschritten werden. Somit ist die Zunahme der Geräuschbelastung an diesen Immissionsorten nicht erheblich.

An den Immissionsorten mit einer Geräuschzunahme von weniger als 3 dB(A) wird am Tag an keinem Immissionsort der kritische Wert von 70 dB(A) erstmalig erreicht oder weiter erhöht. Der kritische Wert von 60 dB(A) in der Nacht wird mit Ausnahme der Immissionsorte im nördlichen Teil der Friedrichstraße in der Stadt Kuppenheim an keinem sonstigen Immissionsort erreicht oder weiter erhöht. In dem nördlichen Teil der Friedrichstraße in Kuppenheim zwischen der Kuppenheimer Straße im Norden und der Favoritestraße im Süden gilt Tempo 50 km/h, ab der Favoritestraße ist Tempo 30 km/h

umgesetzt.

An den Gebäuden im nördlichen Teil der Friedrichstraße wird der Beurteilungspegel des Prognose-Nullfalls, der im Beurteilungszeitraum Nacht bereits bei bis zu 61 dB(A) liegt, durch die Pkw-Verkehre des „ICC Bischweier“ um bis zu 0,4 dB(A) geringfügig erhöht.

Somit sind an allen Immissionsorten mit Ausnahme des nördlichen Abschnitts der Friedrichstraße die hilfsweise herangezogenen Anforderungen der TA Lärm und der 16. BImSchV erfüllt.

Die Geräuschsituation entlang des nördlichen Abschnitts der Friedrichstraße bedarf einer besonderen Betrachtung.

- Auf der Friedrichstraße fahren im Prognose Nullfall 10.650 Kfz/24 h. Die Verkehrsmenge am Tag beträgt 9.980 Kfz und in der Nacht 670 Kfz.
- Die Beurteilungspegel liegen bereits im Nullfall bei einem Wert von bis zu 61 dB(A) in der Nacht. Somit wird der nach der 16. BImSchV kritische Wert von 60 dB(A) nachts bereits ohne den Verkehr des „ICC Bischweier“ überschritten.
- Auf der Friedrichstraße fahren im Planfall 10.850 Kfz/24 h. Die Verkehrsmenge am Tag beträgt 10.120 Kfz und in der Nacht 730 Kfz. Die Zusatzverkehre betragen, trotz der sehr konservativen und unrealistischen Abschätzung der Verteilung in Richtung Kuppenheim mit 25 %, lediglich 139 Kfz am Tag und 60 Kfz in der Nacht. Es treten keine zusätzlichen Lkw-Fahrten durch das ‚ICC Bischweier‘ auf. Die Zunahme der Kfz resultiert ausschließlich aus dem Mitarbeiterverkehr.
- Die Zunahme des Straßenverkehrslärms führt in der Nacht zu einer zahlenmäßigen Erhöhung des Beurteilungspegels von 0,2 bis 0,4 dB(A) und ist somit sehr gering. Pegelzunahmen in dieser Größenordnung sind für die Bewohner an der Friedrichstraße nicht wahrnehmbar.
- Die Verkehrszunahme liegt im Bereich der Schwankungen der Verkehrsmengen an unterschiedlichen Tagen des Jahres.
- Für die künftigen Gebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplans "Ehemaliges Kiefer Kofferfabrik Areal" setzt der Bebauungsplan passive Schallschutzmaßnahmen fest. Hierbei handelt es sich insbesondere um den Einbau von Schallschutzfenstern und von schallgedämmten Lüftungsanlagen in zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen. Die erforderlichen Maßnahmen sind ausreichend dimensioniert, um auch die geringfügige Zunahme des Straßenverkehrslärms durch die Verkehre des „ICC Bischweier“ zu kompensieren.

Die Gemeinde Bischweier hat die Gutachtenergebnisse eingehend geprüft und einer eigenen Bewertung unterzogen. Sie gelangt dabei zum Ergebnis, dass die tatsächliche Zunahme des Straßenverkehrslärms entlang der Friedrichstraße durch den Pkw-Verkehr der Mitarbeiter des ‚ICC Bischweier‘ als geringfügig eingestuft werden kann. Die geringe zusätzliche Verkehrsmenge ist für sich genommen kein Auslöser einer kritischen Straßenverkehrslärmbelastung. Vielmehr liegen die Beurteilungspegel im Bestand bereits innerhalb kritischer Werte der 16. BImSchV. Daher wird die Zunahme des Straßenverkehrslärms den Betroffenen als zumutbar eingestuft. Schallschutzmaßnahmen sind nicht zwingend erforderlich.

Der Stadt Kuppenheim ist die hohe Belastung durch Straßenverkehrslärm entlang des nördlichen Teils der Friedrichstraße bekannt. Zur Verminderung der Geräuschbelastungen der Anwohner entlang dieses Straßenabschnitts hat die Stadt Kuppenheim unabhängig von der Realisierung des „ICC Bischweier“ bei der Straßenverkehrsbehörde den Antrag auf Anordnung von Tempo 30 gestellt. Die fachlichen Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30 werden derzeit von der Straßenverkehrsbehörde geprüft.

Bei Anordnung von Tempo 30 würde der Straßenverkehrslärm im Vergleich zu Tempo 50 um ca. 2 dB(A) abnehmen. Dies hätte zur Folge, dass die Geräuschzunahme durch die Verkehre des „ICC Bischweier“ von maximal 0,4 dB(A) mehr als kompensiert würde. Es würde künftig somit deutlich leiser als es heute der Fall ist.

5.5.5 Schalldämmung der Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen zum Schutz gegen Außenlärm – Teil 5 des Gutachtens

Zum Schutz der innerhalb der Vorhabenfläche zulässigen schutzbedürftigen Räume nach DIN 4109-1:2018-01, wie z. B. Büros, Sozialräume, Sitzungsräume etc. wurden die im Geltungsbereich des Bebauungsplans einwirkenden Geräuscheinwirkungen (Beurteilungspegel) des Gewerbe-, Straßenverkehrs- und Schienenverkehrslärms ermittelt. Auf Basis der Beurteilungspegel der unterschiedlichen Lärmarten wird der maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 41091/2:2018-01 ermittelt. Eine Wohnnutzung ist innerhalb des Plangebietes nicht zulässig.

Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass die Schalldämmung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen (Wände, Dächer, Fenster und Türen) in schutzbedürftigen Räumen auf Basis der maßgeblichen Außenlärmpegel zu dimensionieren ist. Hierdurch wird sichergestellt, dass im Inneren der schutzbedürftigen Räume gesunde Arbeitsbedingungen gewährleistet sind.

5.6 Grünordnerisches Konzept, Begrünungs- und Freiflächenplan

Die grünordnerischen Ziele des rechtskräftigen Bebauungsplanes für den Geltungsbereich, insbesondere die landschaftliche Einbindung an der West-, Nord- und Ostseite des Plangebietes, die Biotopgestaltung für z.B. Eidechsen sowie die Erhaltung bereits vorhandene Baum- und Gehölzbestände, werden weitergeführt und weiterentwickelt. Im Zuge der Bearbeitung des Umweltberichtes wurde hierzu ein Maßnahmenplan erstellt, der im Zuge des Verfahrens in Abstimmung mit der Gemeinde und dem Landratsamt verfeinert wurde.

Einen wichtigen Baustein stellt dabei die Erhaltung des wertvollen Baumbestandes nördlich der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) dar. Dazu werden die Bestandsbäume

mit einem Erhaltungsgebot belegt und zeichnerisch zur Erhaltung festgesetzt. Für die Bestandsbäume, die sich innerhalb der privaten Grünflächen befinden, wird die Erhaltung textlich festgesetzt. Parallel erfolgt die Darstellung der Bestandsbäume im Maßnahmenplan des Umweltberichtes. Können die zur Erhaltung festgesetzten Bestandsbäume oder Bestandsbäume in den angrenzenden Verkehrsgrünflächen auf Grund der geplanten Notausfahrt oder sonstigen Zwängen nicht erhalten werden, muss ein entsprechender Ersatz hergestellt werden.

Als neue, bisher im Plangebiet nicht festgesetzte Maßnahme wird auf weiten Teilen der geplanten Hallen eine extensive Dachbegrünung vorgesehen. Dadurch soll ein wesentlicher Beitrag zur Regenwasserretention, als Ausgleich für Flächenversiegelungen und Verbesserung des Kleinklimas geleistet werden.

5.7 Energiekonzept für das Vorhaben ICC

Die Beheizung der Hallen und Büroräume erfolgt über Luft-Wasser-Wärmepumpen. Unterstützt wird die Heizung durch Luft-Wasser-Wärmepumpen geplant.

Für einen Großteil der Hallendächer sind Photovoltaikanlagen vorgesehen.

Mit der Neufassung des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg vom 12.10.2021 sind für Parkplatzflächen mit mehr als 35 Stellplätzen Solaranlagen verpflichtend vorgeschrieben. Für das Vorhaben ICC werden die PKW-Stellplätze in einem mehrgeschossigen Parkdeck untergebracht. Am geplanten Parkdeck wird die obere Ebene nicht überdacht. Auch die LKW-Stellplätze werden nicht überdeckt. Es ist vorgesehen, die erforderlichen Anlagen auf die Hallendächer zu verlegen und den dort geplanten Anlagen zuzuordnen. Das Gesetz lässt diese Vorgehensweise zu. Da die Dachflächen, die nicht für die Photovoltaik herangezogen werden mit einer extensiven Begrünung versehen werden, wird die ökologisch und wirtschaftlich beste Lösung gewählt.

Parallel zum Bauantrag wird ein Energiekonzept erstellt, dessen Inhalte Bestandteil des Vorhabenplanes / Bauantrages werden.

5.8 Entwässerungskonzept für das Vorhaben ICC

Zur Einschätzung der Schmutzwasser- und Niederschlagswassersituation im Plangebiet und den Auswirkungen des Vorhabens wurde ein Entwässerungskonzept erstellt (Ingenieurbüro Holzem & Hartmann GmbH, Neunkirchen-Seelscheid, 06.12.2023).

Grundsätzlich ist für die Erweiterung von öffentlichen Kanalisationsanlagen das wasserrechtliche Benehmen nach § 48 WG mit dem Landratsamt Rastatt – Amt für Umwelt und Gewerbeaufsicht - herzustellen. Da das zukünftige Bebauungsplangebiet an das Trennsystem Nassenacker anschließen wird, ist außerdem eine neue wasserrechtliche Genehmigung für den Betrieb des Regenrückhaltebeckens mit integriertem Regenklärbecken sowie eine neue wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Regenwasser in die Murg erforderlich. Mit der Entscheidung vom 3. September 1997 waren diese bis 31. Dezember 2022 befristet und müssen somit neu beantragt werden.

Die Entwässerung soll weiterhin durch Einleitung in die Entwässerungsleitung (Oberflächenwasser) der Gemeinde DN 1.200 / 800 / 900 zur Einleitung in die Murg erfolgen. Es ist vorgesehen, dass die Einleitmengen dabei nicht über die Mengen hinausgehen, die der für das Spanplattenwerk erteilten Entwässerungsgenehmigung vom 18.11.1996 zugrunde lagen. Die Entwässerungsgenehmigung wird von der Gemeinde auf der Grundlage und nach den Vorgaben der neuen Einleitungsgenehmigung des Landratsamts Rastatt, in Anlehnung an die in den in Absatz 1 genannten Pflichten erteilt, sobald die neue Einleitungsgenehmigung des Landratsamtes vorliegt. Das Landratsamt Rastatt, Amt für Umwelt und Gewerbeaufsicht hat in einer Mail vom 21.11.2023 mitgeteilt, „dass eine Neuerteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung von Regenwasser in die Murg aus dem Gewerbegebiet „TS Nassenacker“ aus fachtechnischer Sicht in Aussicht gestellt werden kann“.

Im Gutachten werden die bestehenden Entwässerungseinrichtungen beschrieben und Lösungen für die zukünftige Entwässerung benannt. Ziel ist, die bestehenden Entwässerungseinrichtungen weiter zu nutzen und in die Neuplanung zu integrieren. Wie bisher soll das auf dem Grundstück anfallende Niederschlagswasser über die öffentliche Kanalisation der Gemeinde Bischweier abgeleitet werden. Im Weiteren Verlauf wird das Niederschlagswasser in die Murg eingeleitet. Anfallendes Schmutzwasser wird der öffentlichen Kanalisation zugeführt.

Bereits zum Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wurden umfassende Voruntersuchungen und erste Berechnungen durchgeführt und in einem vorläufigen Gutachten zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ICC Bischweier“ beschrieben. Auch wurden bereits Aussagen zu der geplanten Regenrückhaltung, der Vorbehandlung von Niederschlagswasser von den LKW-Stellplätzen und Pumpwerken getroffen.

Im Zuge der inzwischen erfolgten weiteren Bearbeitung des Gutachtens zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wurden die Untersuchungen und Berechnungen verfeinert, die oben angesprochenen Punkte eingearbeitet und die Ergebnisse mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Die zulässigen Einleitungsmengen in die öffentliche Regenwasserkanalisation wurden, analog der bestehenden Entwässerungsgenehmigung der Altbebauung, seitens der Gemeinde Bischweier bestätigt. Bei der Einleitung in die öffentliche Schmutzwasserkanalisation werden ebenfalls die Beschränkungen und Auflagen aus der bestehenden (alten) Entwässerungsgenehmigung beibehalten. Die finale Planung des Entwässerungsgesuches wird vor Einreichung der Antragsunterlagen nochmals mit der Gemeinde und der Kläranlage abgestimmt.

Das Gutachten wurde inzwischen überarbeitet und liegt nun in der Fassung vom 06.12.2023 vor. Im Folgenden werden hier in der Begründung Teile des Gutachtens zusammenfassend wiedergegeben. Das vollständige Entwässerungskonzept liegt den Unterlagen zum Bebauungsplan bei.

Auszug aus dem Inhalt des Gutachtens

(Ingenieurbüro Holzem & Hartmann GmbH, Neunkirchen-Seelscheid).

Schmutzwasserentwässerung:

„Innerhalb der Gebäude wird, voraussichtlich ausschließlich häusliches Schmutzwasser anfallen. Dieses wird an parallel zum Gebäude verlaufende Grundleitungen angeschlossen und im weiteren Verlauf an den öffentlichen SW-Kanal in der Nassenackerstraße angeschlossen. Hierzu soll der bestehende Hausanschluss weiterhin genutzt werden. Im weiteren Verlauf der Planung ist zu überprüfen ob Hebeanlagen zur Überbrückung von Höhendifferenzen und/oder zur Rückstausicherung erforderlich sind.“

Die für das anfallende Niederschlagswasser erforderlichen Vorbehandlungsanlagen sind, gemäß aktuellem Regelwerk, ohne Dauerstau zu betreiben. Das heißt, dass diese Anlagen bzw. Bauwerke nach einem Regenereignis über eine integrierte Pumpe leer gepumpt werden. Dieses Wasser ist der Schmutzwasser-kanalisation zu zuführen.

Entsprechend der Entwässerungsgenehmigung der Gemeinde Bischweier darf die Einleitung des Schmutzwassers am Übergabeschacht S209 mit maximal 3 l/s erfolgen. Im Bereich von Halle 4 sowie im Verladetunnel von Halle 2 sollen wassergefährdende Stoffe umgeschlagen werden. Im Verladebereich Halle 4 werden die Flächen entsprechend mit Flüssigkeitsdichtem Beton ausgeführt und separat entwässert. Im Verladetunnel Halle 2 werden Abläufe vorgesehen, welche an die Schmutzwassergrundleitungen angeschlossen werden. In beiden Bereichen werden entsprechende Rückhaltevolumina gemäß den technischen Anforderungen vorgehalten.“ (Holzem & Hartmann GmbH)

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die maximale Einleitungsmenge in das öffentliche Kanalnetz von 3 l/s auskömmlich ist, auch unter dem Gesichtspunkt, dass die Regenklärbecken ohne Dauerstau ebenfalls entleert werden müssen.

Niederschlagswasserentwässerung:

Das anfallende Niederschlagswasser wird in Grundleitungen geführt und über die öffentliche Kanalisation in die Murg geleitet. Daher ist eine private Vorbehandlung von belastetem Niederschlagswasser (z.B. Flächen der LKW-Stellplätze) bzw. eine getrennte Leitungsführung auf dem Grundstück erforderlich. Entsprechend den beschränkten Einleitungsmengen werden Drossel- sowie Rückhalteeinrichtungen auf dem Grundstück erforderlich.

„Bei den vorhandenen Behandlungsanlagen handelt es sich, nach derzeitigem Kenntnisstand, um Regenklärbecken. Detaillierte Planunterlagen zu diesen Anlagen lagen zum Zeitpunkt der Konzepterstellung nicht vor. Daher ist im weiteren Verlauf zu prüfen, inwieweit diese Anlagen weiter genutzt werden können. Sollte eine weitere Nutzung nicht möglich sein, würden neue Behandlungsanlagen vorgesehen werden. Hier könnten zum Beispiel Behandlungsanlagen von Mall Umweltsysteme (ViaKan) oder Fränkische Rohrwerke (SediPipe) vorgesehen werden, welche den Anforderungen der DWA-A 102 entsprechen.“ (Holzem & Hartmann GmbH)

Regenrückhalteräume:

Die vorhandenen Rückhalteräume sollen so weit wie möglich weitergenutzt werden. Gemäß des Bestandsplanes des Vermessungsbüros Klein sind ein unterirdisches Rückhaltebecken mit 960 m³ vorhanden.

„Aus der zukünftig geplanten Bebauung ergibt sich, gemäß DWA-A 117, ein erforderliches Speichervolumen von rund 2.500 m³. Wenn das bereits vorhandene Rückhaltebecken angerechnet wird, ergibt sich ein zusätzliches Volumen von rund 1.540 m³ welches neu erstellt werden muss. Dieses kann zum Beispiel in einem unterirdischen Stauraumkanal DN 1000 oder einem unterirdischen Rückhaltebecken m zur Verfügung gestellt werden. Die bestehende Rückhaltung würde hydraulisch an diese angebunden werden.“

Die Drosselung erfolgt über das neue Pumpwerk. Die genaue Art der Ausführung ist im Zuge der weiteren Planung mit den Behörden abzustimmen.

Die genaue Art der Ausführung des erforderlichen Speichervolumens (Stauraumkanal oder Fertigteilbauwerk) wird im Zuge der weiteren Planungen festgelegt.

Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100:

Im Zuge des Entwässerungsgesuches ein Überflutungsschutz gemäß DIN 1986-100 betrachtet werden. Hierdurch können oberflächige Rückhaltungen (z.B. Mulden oder Becken) erforderlich werden um im Falle eines Starkregens das anfallende Wasser schadlos auf dem Grundstück zu halten. „Sollte das auf den Oberflächen zur Verfügung stehende Rückhaltevolumen nicht ausreichend sein, so muss dieses unterirdisch zur Verfügung gestellt werden.“ (Holzem & Hartmann GmbH).

Hydraulische Nachweise:

Im Entwässerungskonzept werden zu Schmutz- und Niederschlagswasser entsprechende hydraulische Nachweise geführt. Auch die Rückhaltevolumen werden entsprechend den Anforderungen berechnet und nachgewiesen.

Im Ergebnis des Gutachtens sind durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen der gemeindlichen Infrastruktur ersichtlich.

5.9 Brandschutzkonzept für das Vorhaben ICC

Zur Erarbeitung eines Brandschutzkonzeptes wurde ein externes Büro eingeschaltet (Stöber Beratende Ingenieure PartGmbH, Paderborn, 25.08.2023).

Begleitend zum Vorhaben wurde ein Löschanlagenkonzept erstellt. Es ist vorgesehen, auf dem Grundstück entsprechende Löschwassertanks zu erstellen, so dass die erforderlichen Löschwassermengen zur Verfügung stehen. Sämtliche gesetzlich vorgegebenen Anforderungen werden im Löschanlagenkonzept dargestellt und mit den zuständigen Institutionen abgestimmt.

Die Ergebnisse des Brandschutz-/ Löschanlagenkonzeptes sind nach Abstimmung mit den zuständigen Trägern Bestandteil des Vorhabenplanes / Bauantrages.

5.10 Grundsätzliches Verwertungskonzept

Es ist vorgesehen, wiederverwendbare Materialien des Abbruchs vor Ort weiterzuverwenden. Ein Verwertungskonzept für das Vorhaben ICC ist derzeit in Bearbeitung. Die Ergebnisse werden im Zuge der weiteren Bearbeitung mit dem LRA abgestimmt und werden Bestandteil des Vorhabenplanes / Bauantrages. Sämtliche gesetzlichen Vorgaben auch im Hinblick auf entsprechenden Lärmschutz werden eingehalten.

Umgang mit Oberboden:

Für sämtlichen Aushub von Bodenmaterialien wird empfohlen, im Sinne eines Verwertungskonzeptes frühzeitig der Materialeignung entsprechend hochwertige Verwertungsmöglichkeiten aufzufinden (z.B. gemäß Heft 24 „Technische Verwertung von Bodenaushub“/ Ministerium für Umwelt und Verkehr BW und der DIN 19731 „Verwertung von Bodenaushub“).

Im nördlichen Planbereich sind nahezu sämtliche Flächen außerhalb der privaten Grünflächen versiegelt. Oberboden ist nur in den Eingriffsbereichen in die Pflanzgebotsfläche im Norden und in Teilbereichen im südlichen Planbereich vorhanden. Um diesen in Teilen noch vorhandenen Oberboden zu schützen, ist dieser gemäß DIN 18.915 abzutragen, fachgerecht zu lagern und einer sinnvollen Verwertung zuzuführen.

Dabei dürfen keine bodenfremden und pflanzenschädigenden Substanzen eingebracht werden. Um das Bodenleben zu erhalten, ist bei längerer Lagerung eine Zwischenbegrünung empfehlenswert.

Die hier beschriebenen grundsätzlichen Parameter werden im nachfolgendem Kapitel „Bodenschutzkonzept“ näher beleuchtet.

5.11 Bodenschutzkonzept

Im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung zum Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ und zum Angebotsbebauungsplan „Gewerbegebiet an der B 462“ wurde von Seiten des Landratsamtes die Erarbeitung eines Bodenschutzkonzeptes dringend empfohlen. Mit der Erstellung des Bodenschutzkonzeptes wurde das Büro Soil Water Ecology Consult beauftragt (Soil Water Ecology Consult, Karlsruhe, 4.07.2023). Inhalt des Gutachtens sind die Untersuchungsergebnisse intensiver Erkundungen und daraus resultierende Vorgaben für die Umsetzung des Projekts ICC Bischweier und der Erschließung sowie Aussagen zu den Anforderungen an den vorsorgenden Bodenschutz.

Um dem vorsorgenden Bodenschutz Rechnung zu tragen, wurde das Schutzgut Boden im Vorhabengebiet kartiert und bezüglich ihrer Schutzbedürftigkeit nach DIN 19639 und DIN 19731 eingestuft. Nach einer prozessbezogenen Gefahrenanalyse wurden Prozesse und Vorsorgemaßnahmen evaluiert, welche im Baubetrieb umzusetzen sind. Anhand der Ausführungsplanung und der Genehmigungsunterlagen wurden die für den Bodenschutz nötigen technischen Maßnahmen definiert. Desweiteren wurden geeignete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen entwickelt und im Bodenschutzplan dargestellt sowie Anforderungen an die Flächenrückführung und Rekultivierung gestellt.

Da zu erwarten ist, dass sich in den anstehenden Böden Bauschuttgehalte und Belastungen durch PAKs unregelmäßig verhalten, wird im Bodenschutzkonzept zur Sicherstellung der geforderten Qualitäten nach BBodSchV eine Bodenkundliche Baubegleitung empfohlen. Entsprechend dieser Empfehlung werden sämtliche Bodenarbeiten gutachterlich begleitet und beim Auftreten von Belastungen oder Auffälligkeiten entsprechende Maßnahmen mit dem Landratsamt abgestimmt und durchgeführt.

Neben den zu beachtenden Grundregeln beim Umgang mit Boden wie z.B. Vermeidung unnötiger Befahrung und Unzulässigkeit von direkten Befahrungen offengelegter Böden mit Radfahrzeugen, Umgang bei Vernässungen, Umgang mit Bodenmieten oder vorausschauender Arbeitszeitenplanung werden konkrete Hinweise und Vorgaben zum Bauvorhaben aufgezeigt. Die im Gutachten und den beigefügten Anlagen beschriebenen Ergebnisse und Maßnahmen werden hier in Teilen zusammenfassend wiedergegeben.

Verwertung anfallender Bodenmassen (Quelle Bodenschutzkonzept Soil Water Ecology, Juli 2023)

Oberboden: Die anfallenden knapp 5.820 Kubikmeter (3.420 cbm Geltungsbereich ICC Bischweier und 1.400 cbm Geltungsbereich Gewerbegebiet an der B462) Oberboden (ein Teil davon mit Auffüllungen) sind gemäß BBodSchG als Schutzgut anzusehen, das natürliche Funktionen übernimmt und vor schädlichen Veränderungen zu schützen ist. Entsprechend seines Charakters muss Oberboden daher möglichst hochwertig wiederverwendet werden. Der Oberboden im Bereich der Gleisherstellung und der Verlegung der Gasleitung wird im Anschluss wieder zurückgebaut. Ein Teil des

überschüssigen Oberbodens kann laut Gutachten zur Andeckung der Entsieglungsflächen verwendet werden.

Auffüllungsmaterial: Im Bereich des Walls auf Flstk. 1111 und westlich davon entlang der Gleise wurden Auffüllungen festgestellt. Das Auffüllungsmaterial weist unterschiedliche Gehalte an mineralischen Fremdbestandteilen auf. Das Material aus Bereichen <10% (Vorsorgewerte 100%) wäre ebenfalls für eine Andeckung als Oberboden möglich. Material mit >10% Fremdbestandteilen müsste laut Gutachten extern verwertet oder entsorgt werden.

Unterboden: Beim Bau der Gleisanlage, der Parkflächen, der Verlegung der Gasleitung und Verkehrswege fällt zusätzlich Aushub aus den Unterböden an (genaue Kubatur noch nicht bekannt). Dieser kann zum Teil wiederverwendet werden bzw. muss teilweise verfahren oder abgefahren werden.

Vorgehen bei Flächenentsiegelung: Für die Arbeitsschritte zur Flächenentsiegelung ist zunächst der Rückbau (mit Deklaration und Entsorgung) der vorhandenen Versiegelungsschicht (Schwarzdecken/ Tragschichten) durchzuführen. Danach erfolgt die Qualität sichernde chemische und physikalische Analyse der darunterliegenden Schichten (Versickerungsfähigkeit, Bodenchemische Eignung. Am Ende wird die Entsiegelung mit dem Aufbau einer Durchwurzelbaren Bodenschicht abgeschlossen. Die Genaue Vorgehensweise zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht im Rahmen der Entsiegelung wird im Gutachten beschrieben.

Dokumentation und Informationsfluss: Sämtliche Arbeiten sind zu dokumentieren und entsprechend den Vorschlägen des Gutachtens zu kommunizieren. Vorgeschlagen wird in jedem Fall die Einschaltung einer bodenkundlichen Baubegleitung (BBB).

Die wesentlichen Vorgaben des Bodenschutzkonzeptes werden im textlichen Teil des Bebauungsplanes unter Hinweisen aufgeführt. Das Bodenschutzkonzept liegt mit allen beigefügten Anlagen und Erläuterungen den Unterlagen zum Bebauungsplan bei.

6 BEGRÜNDUNG DER PLANUNGSRECHTLICHEN FESTSETZUNGEN

6.1 Räumlicher Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

Der räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Planbereiches umfasst drei Teilgebiete nördlich bzw. südlich der Kreisstraße K3713 (Vorhaben ICC und Bahnanschluss) sowie ein Teilgebiet westlich der Bundesstraße B 462 (Grünfläche für ökologische Maßnahmen mit ca. 1,2 ha), schließt gem. § 9 (7) BauGB die in der Planzeichnung innerhalb der Grenze des räumlichen Geltungsbereiches dargestellten Flurstücke ein und weist insgesamt eine Fläche von ca. 23,64 ha auf.

Gegenüber dem Aufstellungsbeschluss vom 18. Juni 2020 zum Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften „Gewerbegebiete an der B462 und Sondergebiet Spanplattenwerk“ reduziert sich der Geltungsbereich des hier vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan im Nordosten des damaligen Plangebietes um eine Teilfläche südlich der Straße Hardrain, um hier Entwicklungen eines angrenzenden Gewerbebetriebes zu ermöglichen, den Gewerbe-Bereich südlich der Kreisstraße mit angrenzenden privaten Grünflächen, sowie um die öffentliche Verkehrsfläche „Kreisstraße

K3713“, die mit dem Beschluss des Gemeinderates über den Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und des Angebots-Bebauungsplans aus dem Geltungsbereich herausgenommen werden. Eine Erweiterung des Geltungsbereiches erfolgt im Nordosten des Plangebietes, um hier die Herstellung der neuen Erschließungsstraße mit Anbindung an die Kreisstraße K 3714 mit einzubinden. Auch mit der Einbeziehung der Grünfläche westlich der B 462 wird die Grenze erweitert.

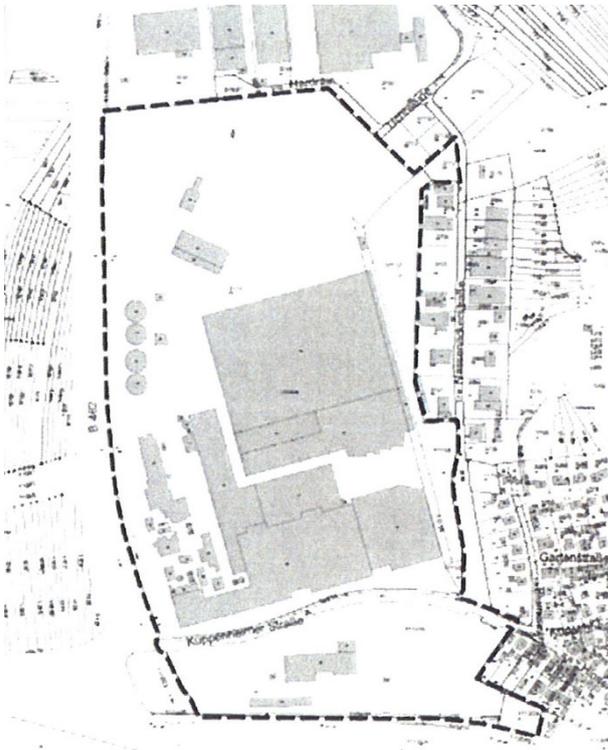


Abb.: Darstellung des Geltungsbereiches nach Gemeinderatsbeschluss vom 18.06.2020

Im Zuge der Weiterführung der Verkehrsplanung ergaben sich kleinere Verschiebungen der Geltungsbereichsgrenzen der aneinandergrenzenden Bebauungspläne „ICC Bischweier“ und „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“ an deren Schnittlinien. Die Abgrenzungen wurden entsprechend angepasst, die Fläche der beiden Geltungsbereiche insgesamt ändert sich dadurch jedoch nicht.



Abb.: Abgrenzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ nach der Anpassung

6.2 Zulässige Vorhaben im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan beinhaltet die Flächen für die baulichen Anlagen und Vorhaben, die im Vorhabenplan dargestellt sind und zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Dies sind insbesondere folgende Anlagen:

- drei Logistik- und Vormontagehallen inkl. Büroflächen, Aufenthaltsräumen und Sozialflächen
- eine Bahnverladehalle
- eingehauste Verladetunnel, die die Hallen flankieren bzw. miteinander verbinden
- OEP-Gebäude (Verwaltungsgebäude) sowie Pförtner-Gebäude
- LKW-Warte- und Ruheplätze mit Zufahrt
- PKW-Stellplätze, PKW-Stellplätze in Parkdeck mit Zufahrt und Sanitäreinrichtungen
- E-Ladestationen mit den dazugehörigen Einrichtungen
- Anlagen mit dem besonderen Nutzungszweck Gleisanlage mit Anschluss an die Murgtalbahn einschließlich der erforderlichen bahntechnischen Anlagen
- Versickerungsanlagen von Niederschlagswasser
- Werbeanlagen an der Gebäudefassade
- Photovoltaikanlagen
- private Grünflächen mit Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Nr. 25 BauGB) und Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)
- alle für das Vorhaben notwendige Einrichtungen, Anlagen und Nebenanlagen wie z.B. Sprinklertanks, Sprinkleranlagen, Wärmepumpen, Schallschutzwände, Trafos, Raucherkabinen, Fahrradabstellanlagen, Gasdruckstationen, Anlagen für die Entwässerung (auch unterirdisch), Einfriedungen mit Toren und Schrankenanlagen, etc.

In der Planzeichnung sind die zulässigen Vorhaben weiter farblich differenziert nach Flächen für Gebäude und Verladetunnel und nach Fahr-, Aufstell- und Stellplatzflächen, Gleisflächen und Flächen für Freianlagen.

Die Aufstellung als vorhabenbezogener Bebauungsplan mit den speziell auf das Vorhaben zugeschnittenen Festsetzungen erfolgt, um die geplanten Vorhaben zu entwickeln und dauerhaft planungsrechtlich zu sichern.

Mit dem Plan und dessen Festsetzungen wird der Bedarf an Bereitstellung von Baugrundstücken für die Ansiedlung von Betrieben, die Komponenten im Zusammenhang mit der Automobilindustrie lagern und weiterverarbeiten, ermöglicht.

6.3 Maß der Nutzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Grundflächenzahl / Baumassenzahl

Grundsätzlich sind Vorhabengebiete in eine landschaftliche und geordnete stadträumliche Situation unter Berücksichtigung der umgebenden Bebauung einzupassen. Dem trägt die Festsetzung von Grundflächenzahl, Baumassenzahl und Höhe baulicher Anlagen Rechnung.

Ziel der hier geplanten Ansiedlung des Vorhabens auf der bestehenden Gewerbebrache ist eine möglichst flächenschonende und extrem kompakte Ausnutzung des Grundstückes nördlich der Kreisstraße. So werden nicht nur die großflächigen Hallen mit begleitenden Verladetunnels, Bahnverladung mit umfangreichen Gleisanlagen und Sozialflächen sondern auch die gesamte Parkierung und Logistikflächen auf dem Grundstück untergebracht. Dadurch sollen Bauflächen oder Nebenflächen für das Vorhaben außerhalb des Plangebietes bzw. im weiteren Umfeld überflüssig und sich weiter ausbreitende Siedlungsfläche vermieden werden. Weiteres Ziel dabei ist, dennoch so wenig wie möglich in die vorhandenen, die Vorhabenflächen umgebenden privaten Grünflächen einzugreifen.

Grundlage und somit maßgebliche Bezugsfläche für die Berechnung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung (Grundfläche und Baumasse) im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist das jeweilige Baugrundstück (einerseits das Vorhabengebiet nördlich der Kuppenheimer Straße und andererseits das Vorhabengebiet südlich der Kuppenheimer Straße, jeweils abzüglich der privaten Grünflächen und der öffentlichen Verkehrsflächen).

Daraus folgt, dass weiterhin ein wesentlicher Anteil der Gesamtgrundstücksfläche durch die Festsetzung von privaten Grünflächen unbefestigt bzw. begrünt bleibt, die Vorhabenfläche selbst jedoch durch die intensive Nutzung geprägt wird.

Diese genannten Faktoren bedingen, dass sowohl die Grundflächenzahl als auch die Baumassenzahl die bisherigen Festsetzungen überschreiten.

In den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen sind die Grundflächenzahlen gemäß § 19 BauNVO und die Baumassenzahlen gemäß § 21 BauNVO festgesetzt und definiert. Als Grundflächenzahl für Gebäude im Plangebiet (GRZ 1) wird 0,8 festgesetzt.

Eine Überschreitung der in der Planzeichnung festgesetzten Grundflächenzahl gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO bis 0,95 ist für Bahnanlagen,

Stellplätze, Zufahrten und Nebenanlagen zulässig (GRZ 2). Dies erfolgt im Hinblick auf die oben beschriebene geplante hohe gewerbliche Nutzung mit entsprechend verdichteter Bauweise und größtmöglicher Ausnutzung der Bauflächen. Auch entspricht diese Festsetzung der momentan bestehenden nahezu vollständigen Überbauung bzw. Versiegelung der Sondergebietsfläche durch das Spanplattenwerk.

Als Kompensation werden umfangreiche Maßnahmen im Umgang mit Niederschlagswasser durchgeführt und entsprechend festgesetzt. Einen wesentlichen Beitrag zur Kompensation leistet jedoch der festgesetzte hohe Anteil von extensiv begrünten Dächern mit einem 15 cm starken Substrataufbau. Einerseits wird so Niederschlagswasser in großem Umfang zurückgehalten, andererseits leisten begrünte Dächer eine deutliche Verbesserung der kleinklimatischen Situation sowie der ökologischen Vielfalt.

Aus gleichem Grund der möglichst intensiven Ausnutzung der Bauflächen wird die Baumassenzahl (BMZ) von bisher 5,0 auf 8,0 deutlich erhöht und entsprechend festgesetzt. Im Gegenzug wird die maximale zulässige Gebäudehöhe (GH) vereinheitlicht und insgesamt deutlich niedriger als bisher zulässig sein. So sind für die geplanten Hallen Gebäudehöhen von maximal 14 m, für das geplante Parkdeck eine Höhe von maximal 15 m zulässig. In der Planzeichnung werden die jeweiligen Grundstücksbereiche durch die Abgrenzungslinie zur Trennung unterschiedlicher Festsetzungen abgegrenzt. Die zulässigen Gebäudehöhen ergeben sich aus den konkret geplanten Nutzungen in den Gebäuden bzw. im Parkdeck, die die entsprechende Höhe erfordern.

Im Vorhabengebiet südlich der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) sind keine Gebäude vorgesehen. Die Vorhabenfläche wird ausschließlich für die Bahntrasse der Gewerbeleise genutzt. Es erfolgt keine Festsetzung einer Grundflächen- oder Baumassenzahl.

Das gewählte Maß der baulichen Nutzung lässt somit eine intensive Nutzung zu, ohne dass benachbarte städtebauliche Strukturen wie Verkehrsflächen oder angrenzende Bauflächen wesentlich beeinträchtigt werden. Gleichzeitig wird dem angrenzenden sensiblen Naturraum durch die sichergestellte Eingrünung des Plangebietes durch die festgesetzten privaten Grünflächen sowie der genannten Kompensation Rechnung getragen.

Höhe der baulichen Anlagen

Zur Sicherung der stadtgestalterischen Belange werden in der Planzeichnung Höchstgrenzen für Gebäudehöhen der baulichen Anlagen im Geltungsbereich sowie Bezugshöhen zur eindeutigen Berechnung festgesetzt.

Die in der Planzeichnung bezeichneten Bezugshöhen definieren die jeweilige Erdgeschossfußbodenhöhe (EFH-Niveau) der einzelnen Hallen der geplanten Bebauung. Bei der festgesetzten Höhe handelt es sich um die Fertigfußbodenhöhe des jeweiligen Gebäudes. Diese wurden unter Berücksichtigung der Verwertung der vorhandenen Abbruch-Baustoffe der bestehenden Hallen (Betonbruch-Recycling) festgelegt. Ziel ist, einen weitgehenden Massenausgleich auf dem Grundstück herzustellen und somit überflüssige Abtransporte von Aushubmaterialien bzw. Anlieferung von Auffüllungsmaterialien zu vermeiden. Da zum jetzigen Zeitpunkt das Massenmanagement noch nicht vollständig abgeschlossen ist, ist eine gewisse Abweichung von der festgesetzten EFH-Höhe bis maximal 30 cm nach oben oder unten zulässig.

Im Vorhabengebiet südlich der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) sind keine Gebäude

zulässig. Somit wird auch keine maximale Gebäudehöhe festgesetzt.

6.4 Bauweise im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Um die für das Vorhabengebiet erforderlichen Baukörper mit Längen über 50 m zuzulassen, gilt die abweichende Bauweise, jedoch mit der Maßgabe, dass Gebäudelängen über 50 m ohne einschränkende Obergrenzen zulässig sind. Somit sind Gebäude ohne Längenbeschränkung zulässig. Der vorgeschriebene seitliche Grenzabstand ist dabei einzuhalten.

Konkret vorgesehen sind zusammenhängende Baukörper mit einer Ausdehnung von ca. 360 m x 290 m (Hallen 1 und 2 einschließlich Verladetunnel) sowie 240 m x 100 m (Halle 3 einschließlich Verladetunnel). Die Längen der Hallen ergeben sich aus den geplanten Flächenrastern der Lagernutzung. Das Zusammenbinden der einzelnen Hallen durch die Verladetunnel erfolgt aus der hohen Anforderung an den Schallschutz. Zwangsläufig ergeben sich somit sehr großflächige, zusammenhängende Baukörper.

6.5 Überbaubare Grundstücksfläche im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Die überbaubare Grundstücksfläche ist in der Planzeichnung durch Baugrenzen festgesetzt und ergibt sich darüber hinaus aus dem Vorhabenplan. Dabei wurden die Baugrenzen aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan an der Ostgrenze des Gebietes bis auf kleine Veränderungen für Nebenanlagen unverändert übernommen.

Auf Grund der geplanten Nutzungen sind jedoch in einigen Bereichen Anpassungen der bisher festgesetzten Baugrenzen erforderlich. So werden im Bereich der geplante Bahnverladehalle und der gegenüber dem Bestand geänderten und verlängerten Gleistrasse im Westen des Gebietes, im Bereich der LKW-Stellplätze und dem Parkdeck für die erforderlichen PKW-Stellplätze im Nordosten des Gebietes sowie für die Realisierung der Lärmschutzeinrichtungen (Lärmschutzwand) an der Umfahrt im Südosten der Halle 1 die Baugrenzen aufgeweitet.

Diese Aufweitungen tragen der kompakten, intensiven Nutzung des Vorhabengebietes, der sinnvollen geplanten Nutzung der Bahnanlagen für Transporte sowie dem Schutz vor Lärmemissionen für die angrenzende Bebauung Rechnung.

Eine weitere Anpassung der Baugrenzen erfolgt im Bereich der Bahnanlage südlich der Kreisstraße. Durch den Wegfall von Rangiergleisen kann die Vorhabenfläche hier zugunsten einer Maßnahmenfläche zur Schaffung von Eidechsenhabitaten verkleinert werden.

Entsprechend der Darstellung in der Planzeichnung ragen die mit Baugrenzen umschlossenen Bauflächen im Bereich der Bahnquerung der Kreisstraße sowie entlang der Bundesstraße B 462 teilweise in die Bauverbotszonen entlang der Bundesstraße bzw. der Kreisstraße hinein. In diesen Überschneidungsbereichen sind als bauliche Anlagen ausschließlich die Gleise mit den dafür erforderlichen Bahnanlagen zulässig.

Die in der Planzeichnung als „Fahr, Aufstell- und Stellplatzflächen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. außerhalb privater Grünflächen“ dargestellte Flächen können für z.B. Zufahrten oder Umfahrten sowie betriebliche Zwecke befestigt und für Nebeneinrichtungen, Abstellflächen etc. genutzt werden (§§ 12 und 14 BauNVO).

6.6 Stellplätze und Nebenanlagen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Die erforderlichen PKW- und LKW-Stellplätze werden auf der privaten Vorhabenfläche in, nach Einschätzung des Verkehrsgutachters, ausreichender Anzahl nachgewiesen. Eine öffentliche Parkierung ist nicht vorgesehen.

6.7 Grundstückszufahrten / Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt

Wie bereits beschrieben erfolgt die Zufahrt in das Vorhabengebiet für den LKW-Verkehr und den PKW-Verkehr ausschließlich über die neu herzustellende Erschließungsstraße im Nordosten des Plangebietes. Die bisherige Zufahrt in das Sondergebiet des Spanplattenwerkes wird aufgelöst bzw. nur als Interimszufahrt bis zur Fertigstellung der neuen Erschließungsstraße genutzt.

An der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) wird nur eine Notausfahrt im Havariefall sowie an der Nassenackerstraße eine Noteinfahrt in das nördliche Vorhabengebiet geplant (siehe hierzu auch Ausführungen im Kapitel 3.7 Verkehrskonzept / Verkehrsplanung).

Die zuvor genannten Ein- und Ausfahrten sind in der Planzeichnung mit entsprechendem Planzeichen gekennzeichnet. Sämtliche sonstigen Grundstücksgrenzen des Vorhabengebietes, die an öffentliche Verkehrsflächen grenzen, sind in der Planzeichnung als „Bereich ohne Ein- und Ausfahrt“ festgesetzt. Dies erfolgt, um ganz eindeutig die zulässigen Ein- und Ausfahrten in das Vorhabengebiet zu definieren.

6.8 Sichtfelder im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

An den Einmündungen der neuen Planstraße in die neue Erschließungsstraße und der der neuen Erschließungsstraße in die Rauentaler Straße sind in der Planzeichnung Sichtfelder eingetragen.

Dies erfolgt, da Knotenpunkte aus einer Entfernung erkennbar sein müssen, die es den Kraftfahrern gestattet, gegebenenfalls vor kreuzenden bzw. ein- und abbiegenden Kraftfahrzeugen sowie Radfahrern und Fußgängern anzuhalten. Zusätzlich müssen für wartepflichtige Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger bestimmte Sichtfelder von ständigen Sichthindernissen (auch Wegweisern) und sichtbehinderndem Bewuchs freigehalten werden. In solchen Sichtfeldern sind nur notwendige verkehrstechnische Einrichtungen wie Lichtmaste, Lichtsignalgeber und Pfosten von Signalgebern zulässig. Die Berechnung erfolgte nach den entsprechenden Vorgaben der Richtlinie zur Anlage von Straßen RAS (innerstädtisch/ kommunale Straße) und der Richtlinie zur Anlage von Landstraßen RAL (übergeordnete Kreisstraße), in der auch die Höhe festgelegt ist, ab der z.B. Einbauten oder Bepflanzungen sichtbehindernd sind. Demnach sind die Sichtfelder von Einbauten oder Bepflanzungen die höher als 1 m sind freizuhalten.

6.9 Anbauverbotszonen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Entlang der Kreisstraße sind gemäß § 22 des Straßengesetzes Baden-Württemberg (StrG) Anbauverbotszonen einzuhalten. So dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 15 m zur Kreisstraße, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden.

Zur Wahrung der fernstraßenrechtlichen Belange ist entlang der Bundesstraße 462 eine anbaufreie Zone von 20 m einzuhalten. Werbeanlagen werden im Fernstraßenrecht den Hochbauten gleichgestellt und sollen einen Abstand von 20 m zur Bundesstraße einhalten. In einer Entfernung bis 40 m müssen Werbeanlagen in einem gesonderten

Bauantragsverfahren durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen genehmigt werden. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind jedoch, bis auf Werbeanlagen an Hallen- bzw. Parkhausfassade keine weiteren Werbeanlagen vorgesehen.

Die Begrenzungslinien für die Anbauverbote entlang der Bundesstraße und der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) sind im zeichnerischen Teil des Bebauungsplanes dargestellt und vermasst. Die Anbauverbotszonen sind zusätzlich mit dem Planzeichen für von Bebauung freizuhalten Flächen entlang der Bundesstraße und der Kreisstraße begrenzt. Auch unter den Hinweisen im Textteil zum Bebauungsplan sind die Zonen entsprechend beschrieben. Dadurch soll eindeutig klargestellt werden, in welchen Bereichen die Beschränkungen einzuhalten sind.

Wie unter Punkt 6.5 – überbaubare Grundstücksflächen - beschrieben, sind in den Überschneidungsbereichen der durch Baugrenzen abgegrenzten Bauflächen und den Bauverbotszonen nur Gleisanlagen und eventuelle Einbauten, die im Zuge der Fachplanung nach Eisenbahnrecht erforderlich werden, zulässig.

6.10 Bestehende Leitungen / Fahr- und Leitungsrechte im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Im Plangebiet sind zahlreiche übergeordnete Leitungen im Bestand vorhanden, die größtenteils weitergenutzt werden sollen. Deshalb werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan enthaltene Darstellungen von Flächen für Leitungsrechte zugunsten verschiedener Versorgungsträger (Stadtwerke Gaggenau, Abwasserverband Murg) bzw. der Gemeinde Bischweier übernommen bzw. in den Teilen, in denen die tatsächliche Leitungsführung gegenüber der früheren Darstellung abweicht, entsprechend angepasst.

Im südöstlichen Bereich des Plangebietes sind Bestandsleitungen und -Anlagen der Entwässerung bzw. zum Hochwasserschutz der Gemeinde Bischweier vorhanden. Diese Leitungen und Anlagen müssen zu jeder Zeit ungehindert zugänglich sein. Deshalb wurden die bestehenden Flächen für Fahrrechte ebenfalls unverändert übernommen.

Die Leitungen und Anlagen liegen teilweise in den privaten Grünflächen. In den grünordnerischen Festsetzungen wird darauf Rücksicht genommen und die dazu erforderlichen Beeinträchtigungen wie z.B. Befestigungen beschrieben.

In die Festsetzungen wird mit aufgenommen, dass erforderliche Befestigungen zulässig sind und die Flächen von Baumpflanzungen freizuhalten sind. Da sich teilweise Bestandsbäume innerhalb der Schutzstreifen von Leitungen befinden, wird in den Festsetzungen beschrieben, dass entsprechende Bäume mit Pflanzbindungen bei einem Verlust entsprechend außerhalb der Schutzzone neu zu pflanzen sind.

6.11 Öffentliche / Private Grünflächen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Im rechtskräftigen Bebauungsplan sind bereits rahmenbildende private Grünflächen festgesetzt, die soweit möglich unverändert übernommen werden. Diese Flächen sind vollständig als Pflanzgebotsflächen (PFG) bzw. als Maßnahmenflächen (M1) festgesetzt. Im Bereich südlich der Kreisstraße werden westlich und östlich der Bundesstraße zusätzliche Maßnahmenflächen festgesetzt (Maßnahmenfläche M2) um hier Habitatstrukturen für Eidechsen herzustellen.

Die Verkehrsgrünflächen im Bereich der neuen Erschließungsstraße werden als öffentliche Grünflächen festgesetzt. Die angrenzenden Grünflächen im Bereich der Erschließungsstraße und dem geplanten Geh- und Radweg werden ebenfalls als öffentliche Grünflächen fest, Verkehrsgrünfläche festgesetzt und so weit wie möglich mit Obst- bzw. Laubbäumen bepflanzt.

6.12 Zuordnung von Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft innerhalb und außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

Der Zusammenfassung aus dem Umweltbericht (Kapitel 9.8 der Begründung - Umweltbericht) ist zu entnehmen, dass ein Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft außerhalb des Geltungsbereichs erforderlich wird.

Als externe Maßnahme ist vorgesehen, eine Entsiegelung und Rekultivierung der nördlich des Geltungsbereiches „ICC Bischweier“ gelegenen ehemaligen Kreisstraße K3714 (Flurstück 118/4) sowie eines derzeit als Erdmiete genutzten Grundstückes vorzunehmen.

Um das verbleibende Restdefizit auszugleichen, ist der Kauf von Ökopunkten aus dem Naturraum „Oberrheinisches Tiefland und Rhein-Main-Tiefland“, angeboten durch die Flächenagentur Baden-Württemberg GmbH vorgesehen. Voraussichtlich wird hier die Maßnahme „Entwicklung offener bis halboffener Magerweide und Ginsterheide aus Rebbrachen unterschiedlichen Zustands“ (ID 337 I Aktenzeichen 211.02.005) zum Tragen kommen. Entsprechende Vorgespräche auch mit der Unteren Naturschutzbehörde sind bereits erfolgt und werden bis zum Satzungsbeschluss weitergeführt.

Die Maßnahmen dienen als Maßnahmen zum Ausgleich der durch den Bebauungsplan verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft und werden im Sinne des § 1a BauGB den Baugrundstücken einschließlich der erforderlichen Erschließung zugeordnet.

6.13 Schallschutzmaßnahmen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Im Bebauungsplan werden drei Schallschutzwände (SM1 – SM3) festgesetzt. Diese Schallschutzwände stellen zusammen mit den im Vorhabenplan berücksichtigten baulichen Anlagen und den explizit im Maßnahmenplan Schallschutz zum Vorhabenplan aufgeführten Schallschutzmaßnahmen sicher, dass die im Vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente eingehalten werden. Durch die festgelegten Schallschutzmaßnahmen werden gesunde Wohnverhältnisse in den schutzbedürftigen Wohn- und Mischgebieten in der Gemeinde Bischweier und der Stadt Kuppenheim gewährleistet.

Hinsichtlich der Erläuterung der unterschiedlichen Schallschutzmaßnahmen wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.5 „Schallschutzkonzept“ verwiesen.

Durch die Festsetzung der schalltechnischen Anforderungen für die Schalldämmung der Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen im Plangebiet (wie z. B. Büroräumen und vergleichbar schutzbedürftigen Räumen) zum Schutz gegen Außenlärm werden im Inneren der schutzbedürftigen Räume gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

7 BEGRÜNDUNG DER ÖRTLICHEN BAUVORSCHRIFTEN

Werbeanlagen

An den Fassaden der Hallen zur Kuppenheimer Straße und am Parkhaus sind Werbeanlagen entsprechend den Ansichten der Vorhabenplanung vorgesehen.

Bei einer fehlenden Regulierung wirken beleuchtete Werbeanlagen oft dominierend und können die gestalterische Wirkung eines Baugebiets stark beeinflussen. Gleichzeitig treten unerwünschte und für zahlreiche Tierarten störende Effekte auf. Die Festsetzungen zur Steuerung von Werbeanlagen in den örtlichen Bauvorschriften sollen hier zusätzlich regulierend wirken. Um diesen möglichen Einfluss zu begrenzen, werden aus städtebaulichen und insbesondere ökologischen Gründen Vorgaben für die Art von Werbeanlagen getroffen.

Niederschlagswasserbehandlung

In der Planzeichnung werden Anlagen zur Niederschlagswasserbehandlung (hier Regenrückhaltebecken, Abwasseranlagen) dargestellt.

Im Hinblick auf eine naturverträgliche Regenwasserbewirtschaftung sind Dachflächen und Dachinstallationen aus unbeschichteten Metallen Kupfer, Zink, Aluminium und Blei unzulässig.

Regeneinläufe sind mit engstrebigen Gullyrosten mit einem Strebenabstand von maximal 1,6 cm auszustatten.

Einfriedungen

Im Vorhabenplan werden Einfriedungen dargestellt. Sie sind bis 2 m über Gelände zulässig.

Nach Einschätzung des Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. 4 – Mobilität, Verkehr und Straßen kann eine Ablenkungswirkung von Autofahrern auf der angrenzenden Bundesstraße B 462 durch den hier geplanten Schienenverkehr nicht ausgeschlossen werden. Für den geplanten Schienenverkehr werden derzeit entsprechende Fachplanungen nach Eisenbahnrecht erstellt. Sollten aus der eisenbahnrechtlichen Genehmigung zur geplanten Bahnanlage erhöhte Anforderungen an den Sicht- und Blendschutz gegenüber der B462 ergeben (z.B. blickdichte Ausführung, Höhe des Sichtschutzes, begleitende Bepflanzungen etc.), sind diese Maßnahmen zulässig.

Es ist vorgesehen, an der nordwestlichen und nördlichen Grundstücksgrenze des Flurstückes mit der Nummer 3778/1 Maßnahmen und Einfriedungen zum Sichtschutz z.B. in Form eines Sichtschutzzaunes zu errichten. Dieser Sichtschutz soll entlang der öffentlichen Verkehrsfläche an der Zufahrt zum Vorhabengrundstück und entlang der dort festgesetzten Verkehrsgrünfläche errichtet werden und eine Höhe von max. 3,0 m, gemessen ab der angrenzenden Fahrbahnoberkante bzw. ab der Oberkante der Verkehrsgrünfläche aufweisen.

8 SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN

8.1 Schallschutz - Geräuscheinwirkungen im Plangebiet

Die Anforderungen an den Schallschutz gegen Außenlärm werden im Teil 5 des Schallgutachtens des Ingenieurbüros Bühner (Schall-Immissionsschutz zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan, Ingenieurbüro Arnulf Bühner, Gera, Stand August 2023) untersucht und bewertet. Die Grundlage hierfür bilden die Normen DIN 4109-1 und DIN 4109-2, aus denen die Anforderungen sowie die Festlegungen der Schalldämmungen mit entsprechenden Schalldämm-Maßen geregelt sind.

Die maßgeblichen Geräuschquellen im Einflussbereich des Plangebiets ‚ICC Bischweier‘ sind der Straßenverkehr - insbesondere die Bundesstraße 462 -, der Schienenverkehr der Murgtalbahn, die umliegenden Gewerbegebiete sowie die durch das ‚ICC Bischweier‘ selbst verursachten Emissionen. Das Gutachten kommt bei der Betrachtung zum Ergebnis, dass die maßgeblichen Geräuschquellen im Einflussbereich des Plangebiets ‚ICC Bischweier‘ der Straßenverkehr - insbesondere die Bundesstraße 462 - sowie die umliegenden Gewerbebetriebe sind.

Basis für die Betrachtung des Straßenverkehrslärmes

Für die Betrachtung des Straßenlärmes werden die in der Untersuchung des Verkehrsplaners Willaredt Ingenieure PartG mbB mit Stand August 2023 genannten Verkehrsbelastung und Verteilung der Verkehre herangezogen.

Basis für die Betrachtung des Schienenverkehrslärms

Die Zugzahlen der Murgtalbahn wurden von der DB AG für den Prognosehorizont 2030 bereitgestellt.

Basis für die Betrachtung des Gewerbelärms

Zur Berücksichtigung der Gewerbebetriebe im Einflussbereich des Plangebiets werden die im Schallschutzgutachten aufgeführten und für die Schallbetrachtung herangezogenen Gewerbeflächen als flächenbezogene Schalleistungspegel und Lärmkontingente herangezogen.

Ergebnis

Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis: „Da in dem Plangebiet keine Wohnungen ausgeführt werden, besteht keine erhöhte Schutzbedürftigkeit im Nachtzeitraum, so dass zur Bildung des maßgeblichen Außenlärmpegels der Beurteilungszeitraum Tag herangezogen wird.“

Unter Zugrundelegung der o.g. Schallemissionen ergeben sich an der Westfassade der Bahnverladehalle Beurteilungspegel im Tagzeitraum von bis zu 79 dB(A) und an den Längsseiten der Hallen von maximal 74 dB(A).

Die maßgeblichen Außenlärmpegel ausgehend von dem Straßen- und Schienenverkehr und den Gewerbeflächen sowie deren Verteilung werden im Gutachten dargestellt. Die daraus resultierenden schalltechnischen Maßnahmen werden für den Planbereich des Vorhabens ICC ergänzend zum Vorhabenplan in einem gesonderten Maßnahmenplan mit Darstellung aller wesentlichen Einrichtungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Schallemissionen und Schallimmissionen dargestellt. Diese werden in der weiteren

Bearbeitung bzw. im Bauantrag ergänzt und entsprechend umgesetzt. Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen können alle Anforderungen für den vorhabenbezogenen Planbereich erfüllt werden.

8.2 Schallschutz - Geräuscheinwirkungen außerhalb des Plangebiets

Im Schallgutachten des Ingenieurbüros Bühner (Schall-Immissionschutz zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan, Ingenieurbüro Arnulf Bühner, Gera, Stand August 2023) wurde der Gewerbelärm an den maßgeblichen Immissionsorten außerhalb des Plangebiets ermittelt und bewertet. Dabei wurden sowohl die vorhandenen gewerblichen Nutzungen als auch die künftige gewerbliche Nutzung des „ICC Bischweier“ in die Untersuchung eingestellt. (Teile 1 und 2 des schalltechnischen Gutachtens).

Im Gutachten wurden außerdem die schaltechnischen Auswirkungen des Neubaus und der wesentlichen Änderung von Straßen auf die maßgeblichen Immissionsorte außerhalb des Plangebietes untersucht (Teil 3 des schalltechnischen Gutachtens).

Abschließend wird im Teil 4 des Gutachtens die Zunahme des Straßenverkehrslärms durch das Vorhaben „ICC Bischweier“ an den maßgeblichen Immissionsorten entlang vorhandener Straßen in Bischweier und Kuppenheim ermittelt und bewertet.

8.2.1 Gewerbelärm – Teil 1 und 2 des Gutachtens

Für die gewerblich nutzbaren Flächen im Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ICC Bischweier“ wird eine Geräuschkontingentierung nach DIN 45691 erarbeitet (Teil 1 des schalltechnischen Gutachtens). Hierzu wird in einem 1. Schritt aus dem Vergleich der Vorbelastung der vorhandenen gewerblichen Nutzungen mit den für diese Immissionsorte zulässigen Orientierungswerte der DIN 18005 ermittelt, welche Planwerte an den maßgeblichen Immissionsorten zur Verfügung stehen. Diese Planwerte definieren die zulässigen Immissionsbeiträge, die durch Betriebsvorgänge auf den gewerblich nutzbaren Flächen im Geltungsbereich ausgeschöpft werden dürfen. Ausgehend von den Planwerten wurde rechnerisch ermittelt, welche Emissionskontingente für die Teilflächen TF Nord und TF Bahn im Plangebiet zur Verfügung stehen. Außerdem wurden die Zusatzkontingente für die Teilfläche TF Nord ermittelt. Bei Einhaltung dieser im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente werden unter Berücksichtigung der Vorbelastung an den maßgeblichen Immissionsorten die zulässigen Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten.

Im Teil 2 des schalltechnischen Gutachtens wird untersucht, welche Schallschutzmaßnahmen für das konkrete Bauvorhaben „ICC Bischweier“ erforderlich werden, um die im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente einzuhalten. Dabei wurde eine Vielzahl von erforderlichen Maßnahmen ermittelt, die zum Teil in den Festsetzungen des Bebauungsplans (Schallschutzwände) aber im wesentlichen Teil im Maßnahmenplan Schallschutz zum Vorhabenplan aufgeführt und damit für die künftige Planung verbindlich festgelegt werden. Die erforderlichen Maßnahmen sind in Kapitel 5.5.2 der Begründung ausführlich beschrieben. Das Gutachten gelangt zum Ergebnis, dass bei Umsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen an den maßgeblichen Immissionsorten außerhalb des Plangebiets, die im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente eingehalten werden.

8.2.2 Neubau und wesentliche Änderung von Straßen – Teil 3 des Gutachtens

Die schalltechnischen Auswirkungen der im Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ICC Bischweier“ neu gebauten Straßen zur Anbindung des Vorhabens „ICC Bischweier“ und die in diesem Zuge erforderliche Änderung der Rauentaler Straße wurden nach der Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV entsprechend den Kriterien für den Neubau von Straßen untersucht. Zur konservativen Abschätzung wurde dabei auch die neu gebaute Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilgebiete Hardrain und Uchtweide“ in die Untersuchung eingestellt.

Für die Ermittlung des Straßenverkehrslärms werden die in der Untersuchung des Verkehrsplaners Willaredt Ingenieure PartG mbB mit Stand August 2023 genannten Verkehrsbelastung und Verteilung der Verkehre für den Prognose 1 Planfall mit Berücksichtigung des Verkehrs des „ICC Bischweier“ herangezogen.

Das Gutachten gelangt zum Ergebnis, dass an allen maßgeblichen Immissionsorten außerhalb des Plangebiets die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden. Somit treten keine schädlichen Umwelteinwirkungen auf.

8.3 Zunahme des Straßenverkehrslärms auf öffentlichen Straßen – Teil 4 des Gutachtens

Das „ICC Bischweier“ wird von 408 Lkw am Tag (6.00 – 22.00 Uhr) und 130 LKW in der Nacht (22.00 – 8.00 Uhr) angefahren. Hieraus resultieren 816 Lkw-Bewegungen (Zu- oder Abfahrt) am Tag und 260 Lkw-Bewegungen in der Nacht. Die Pkw-Bewegungen verteilen sich auf 727 Pkw-Bewegungen (Zu- oder Abfahrten) am Tag und 136 Bewegungen in der Nacht zum Parkhaus. Durch diese zusätzlichen Verkehrsbewegungen nimmt der Straßenverkehrslärm auf den das Plangebiet angrenzenden Straßen zu.

Das Gutachten gelangt zum Ergebnis, dass an den Immissionsorten in den Gewerbegebieten im unmittelbaren Umfeld der Zufahrt zum ICC Bischweier mit einer Erhöhung von mindestens 3 dB(A) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unterschritten werden. Somit ist die Zunahme der Geräuschbelastung an diesen Immissionsorten nicht erheblich.

An den Immissionsorten mit einer Geräuschzunahme von weniger als 3 dB(A) wird am Tag an keinem Immissionsort der kritische Wert von 70 dB(A) erstmalig erreicht oder weiter erhöht. Der kritische Wert von 60 dB(A) in der Nacht wird mit Ausnahme der Immissionsorte im nördlichen Teil der Friedrichstraße in der Stadt Kuppenheim an keinem sonstigen Immissionsort erreicht oder weiter erhöht. In dem nördlichen Teil der Friedrichstraße in Kuppenheim zwischen der Kuppenheimer Straße im Norden und der Favoritestraße im Süden gilt Tempo 50 km/h, ab der Favoritestraße ist Tempo 30 km/h umgesetzt.

An den Gebäuden im nördlichen Teil der Friedrichstraße wird der Beurteilungspegel des Prognose-Nullfalls, der im Beurteilungszeitraum Nacht bereits bei bis zu 61 dB(A) liegt, durch die Pkw-Verkehre des „ICC Bischweier“ um bis zu 0,4 dB(A) geringfügig erhöht. Die Zunahme des Straßenverkehrslärms führt in der Nacht zu einer zahlenmäßigen Erhöhung des Beurteilungspegels von 0,2 bis 0,4 dB(A) und ist somit sehr gering. Pegelzunahmen in dieser Größenordnung sind für die Bewohner an der Friedrichstraße nicht wahrnehmbar. Die Verkehrszunahme liegt im Bereich der Schwankungen der Verkehrsmengen an unterschiedlichen Tagen des Jahres. Für die künftigen Gebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplans "Ehemaliges Kiefer Kofferfabrik Areal" setzt der

Bebauungsplan passive Schallschutzmaßnahmen fest. Hierbei handelt es sich insbesondere um den Einbau von Schallschutzfenstern und von schallgedämmten Lüftungsanlagen in zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen. Die erforderlichen Maßnahmen sind ausreichend dimensioniert, um auch die geringfügige Zunahme des Straßenverkehrslärms durch die Verkehre des „ICC Bischweier“ zu kompensieren.

Die Gemeinde Bischweier hat die Gutachtenergebnisse eingehend geprüft und einer eigenen Bewertung unterzogen. Sie gelangt dabei zum Ergebnis, dass die tatsächliche Zunahme des Straßenverkehrslärms entlang der Friedrichstraße durch den Pkw-Verkehr der Mitarbeiter des ‚ICC Bischweier‘ als geringfügig eingestuft werden kann. Die geringe zusätzliche Verkehrsmenge ist für sich genommen kein Auslöser einer kritischen Straßenverkehrslärmbelastung. Vielmehr liegen die Beurteilungspegel im Bestand bereits innerhalb kritischer Werte der 16. BImSchV. Daher wird die Zunahme des Straßenverkehrslärms den Betroffenen als zumutbar eingestuft. Schallschutzmaßnahmen sind nicht zwingend erforderlich.

Der Stadt Kuppenheim ist die hohe Belastung durch Straßenverkehrslärm entlang des nördlichen Teils der Friedrichstraße bekannt. Zur Verminderung der Geräuschbelastungen der Anwohner entlang dieses Straßenabschnitts hat die Stadt Kuppenheim unabhängig von der Realisierung des „ICC Bischweier“ bei der Straßenverkehrsbehörde den Antrag auf Anordnung von Tempo 30 gestellt. Die fachlichen Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30 werden derzeit von der Straßenverkehrsbehörde geprüft.

Bei Anordnung von Tempo 30 würde der Straßenverkehrslärm im Vergleich zu Tempo 50 um ca. 2 dB(A) abnehmen. Dies hätte zur Folge, dass die Geräuschzunahme durch die Verkehre des „ICC Bischweier“ von maximal 0,4 dB(A) mehr als kompensiert würde. Es würde künftig somit deutlich leiser als es heute der Fall ist.

8.4 Luft / Klima

Die vorgesehene Nutzung insbesondere des ICCs führt zu einer Zunahme der Quell- und Zielverkehre und dadurch potenziell auch zu einer Zunahme der lokalen Luftbelastung. Weiterhin sind auch die Auswirkungen auf das lokale Klima, insbesondere auf die Durchlüftung und die thermischen Verhältnisse, möglich. Zur Ergründung der Auswirkungen durch das Vorhaben ICC im Hinblick auf Klima und Luftschadstoffe wurde ein entsprechendes Gutachten erstellt, dessen Ergebnisse hier zusammenfassend wiedergegeben werden (iMA Richter & Röckle GmbH & Co. KG, Freiburg, Stand 31.07.2023).

Im Gutachten wird zunächst die vorhandene Situation auf dem Vorhabengebiet (bereits heute weitgehend überbaut und versiegelt) sowie der Umgebung analysiert und gemeinsam mit der Planung bewertet. Faktoren sind in erster Linie die lokalklimatischen Verhältnisse wie Strömungsverhältnisse, Kaltluftabflüsse, thermische und klimatische Verhältnisse, auf die die geplante Nutzung Auswirkungen haben kann. Weiter werden die lufthygienischen Verhältnisse unter Berücksichtigung der entsprechenden Luftschadstoffe unter Beachtung der jeweiligen Vorbelastung analysiert und bewertet.

Aus den Untersuchungen folgen Planungsempfehlungen, um unerwünschte Effekte zu minimieren. Da die Beurteilung lokalklimatischer Auswirkungen laut Gutachter im Gegensatz zu lufthygienischen Belastungen oder Lärm auf Grund fehlender verbindlicher Grenz- oder Richtwerte schwierig ist, gilt für das Lokalklima ein Minimierungsgebot.

Ziele zur Verringerung der Auswirkungen sind laut Gutachter die Aufheizung zu reduzieren, eine rasche Abkühlung in den Abendstunden zu gewährleisten sowie kaltluftproduzierende Maßnahmen zu fördern. Da bereits im Istzustand eine hohe Vorbelastung festgestellt wurde, ergeben sich durch stärkere Durchgrünung (begrünte Dachflächen und Fassaden) und besseren Wärmeschutz der Gebäude Verbesserungspotenziale. Entsprechende Empfehlungen werden im Gutachten beschrieben.

Die Luftbelastung durch den Quell-/Zielverkehre kann laut Gutachter durch einen funktionierenden Anschluss an den ÖPNV verbessert werden. Auch die Anbindung an das vorhandene Radwegenetz ist sinnvoll. Bei den Lkw-Transporten sollten neue Technologien (Hybrid-und Elektroantriebe), zumindest für den Kurzstreckentransport ins Auge gefasst werden. Auch die Teilelektrifizierung der B462 bietet Potenziale.

Die Planungsempfehlungen werden im Endbericht vertieft und, wenn im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sinnvoll und rechtlich möglich, Berücksichtigung finden.

Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis – Quelle iMA Richter & Röckle GmbH & Co. KG:

„Beim Lokalklima sind aufgrund der drei Hauptwindrichtungen nur geringe Auswirkungen auf die Wohnbebauung von Bischweier zu erwarten. Bei Wind aus der Hauptwindrichtung Südost liegen keine Wohngebiete im Einflussgebiet des Planfalls, weshalb auf eine detaillierte Untersuchung dieser Windrichtung verzichtet werden kann.

Die Hauptwindrichtungen Südwest und Nordnordost wurden mittels mikroskaliger Modellrechnungen genauer untersucht. Es konnte in beiden Fällen kein signifikanter Einfluss der Planung auf die Durchlüftung und die thermischen Verhältnisse der in der Nähe gelegenen Siedlungsgebiete festgestellt werden.

Die Quell- und Zielverkehre, insbesondere die Lieferverkehre bedingen auf den Erschließungsstraßen eine Zunahme der Luftbelastung. Für das Gewerbegebiet Nassenacker und den westlichsten Rand von Bischweier bedingen die Werksverkehre eine leicht erhöhte Zusatzbelastung. Auswirkungen auf Kuppenheim sind nicht gegeben.

Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden sicher eingehalten.“

9 BELANGE DES UMWELTSCHUTZES

9.1 Baugrund und Altlasten (Bodenschutzgesetz)

Baugrund

Durch das Ingenieurbüro für Geotechnik – IBG, Worms wurde im Jahre 2020 eine Baugrunduntersuchung durchgeführt. Im Zuge der Untersuchungen wurden

35 Rammkernbohrungen und 24 Rammsondierungen (DPH) mit Bohrtiefen von 6 bis 8 m durchgeführt. In 4 je 3 m tief ausgebauten Bohrungen wurden Versickerungsversuche zur Ermittlung der Durchlässigkeit des Untergrundes durchgeführt.

Das Grundwasser lag zum Zeitpunkt der Untersuchung bei 124,2 m über NN. Das sich dieser in starker Abhängigkeit von der Murg bewegt wird vorsorglich ein

Bemessungshorizont von 126,5 angesetzt.

Die anstehenden Böden werden als sehr gut tragfähig bewertet. Laut Gutachten kann anfallender Aushub vor Ort wiederverwendet werden. Das durch den Abbruch des Spanplattenwerkes anfallende Material kann nach entsprechenden Beprobungen ebenfalls wiederverwendet werden.

Nach den Versickerungs-, bzw. Eingießversuche in den bis zu 3 m tief ausgebauten Bohrungen ergaben eine mittlere Durchlässigkeit von $k_f = 3,5 \times 10^{-05} \text{m/s}$ für die schwachschluffigen Sand-Kiesgemische.

Entsprechend den Untersuchungen sind nur in Teilbereichen Werte über ZO vorhanden.

Altlasten

Auch im Hinblick auf Altlasten wurden bereits im Vorfeld der Planung Untersuchungen durchgeführt, die begleitend weitergeführt werden. Nach Auskunft des Landratsamt Rastatt – Umweltamt vom 07.04.2020 sind die Grundstücke im Plangebiet in der historischen Erhebung des Landkreises Rastatt von 1995 bzw. den Nacherhebungen 1997, 2004 und 2011 nicht als altlastenverdächtige Fläche gekennzeichnet. Das Plangebiet befindet sich auf der Fläche des Altstandorts "AS Kronospan/ Spanplattenwerk" (BAK Flächen-Nr.: 03310-000). Die umwelttechnischen Gutachten „Environmental Site Assessment – Phase I und II (Arcadis, Juli 2020) fungieren als orientierende Erkundung und werden weiter vertieft (Gutachter Mull und Partner).

Im Rahmen des Rückbaus wurde bereits ein Teilbereich einer festgestellten Altlast mittels Baggerschürfen in Anwesenheit vom LRA Rastatt untersucht. Bei dem Schaden handelt es sich um einen mindestens 10 Jahre alten Eintrag. Der Schadensherd wurde im November 2022 größtenteils ausgehoben und somit entfernt. Der Schaden hat nicht zu einer relevanten Grundwasserverunreinigung geführt, was durch zwei Beprobungen der drei Messstellen im Abstrom belegt wurde. Entsprechend den Ergebnissen einer Besprechung der Bewertungskommission Altlasten (im LRA) im Juli 2023 bei der der Schadensfall vorgestellt wurde, wurde sich darauf geeinigt, dass aufgrund der aktuell zu erwartenden, niedrigeren, Grundwasserstände ein Versuch gestartet wird noch verbliebenes, belastetes Material, soweit technisch möglich auszubaggern. Aufschwimmendes Öl wird nach Möglichkeit im Anschluss mittels Saugwagen abgesaugt. Dieses Vorgehen stellt dann den Abschluss der Maßnahmen dar. Sämtliche Maßnahmen werden gutachterlich begleitet und mit dem Landratsamt abgestimmt.

Nach Darstellung des Umweltamtes kann dieser Schadensbereich Im Rahmen der Altlastenbearbeitung mit dem Handlungsbedarf „B (=Belassen) nach Sanierung“, mit dem Kriterium „Entsorgungsrelevanz“ bei Erhalt der Enddokumentation zur Sanierungsmaßnahme bewertet werden.

Ein weiterer Schadensfall in einem Bestandsgebäude (Gebäudes 3.1) wurde im Bodenschutz- und Altlastenkataster (BAK) des Landkreis Rastatt erfasst und auf Beweisniveau 2 mit dem Handlungsbedarf DU (=Detailuntersuchung) unter dem Kriterium S „Sanierungsbeginn sehr wahrscheinlich“ bewertet. Diese Bewertung bedeutet, dass schädliche Bodenveränderungen (SBV) bestehen bzw. am Standort eine Altlast vorliegt, welche im Rahmen von weiterführenden, technischen Untersuchungsmaßnahmen gemäß § 3 des Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) näher zu betrachten sind.

Wie bei dem zuvor genannten Fall werden auch hier in enger Zusammenarbeit mit der Unteren Bodenschutzbehörde die entsprechenden Untersuchungen und Sanierungskonzepte erarbeitet und die Sanierung durchgeführt.

In der Planzeichnung wird diese Fläche als „Fläche deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ gekennzeichnet. Es ist vorgesehen, die nach erfolgter Untersuchung erforderliche Sanierung im Zuge des Gebäudeabrisses vorzunehmen, so dass nach erfolgtem Abriss auch diese Fläche wie der zuvor benannte Schadensfall behoben sein wird. Die entsprechende Darstellung in der Planzeichnung wird dann obsolet.

Unabhängig von den bereits bekannten Schäden wird die Baumaßnahme insgesamt während des Abbruchs sowie den folgenden Baumaßnahmen gutachterlich begleitet.

9.2 Biotope

Im Plangebiet befinden sich keine nach Naturschutzgesetz gesetzlich geschützten bzw. entsprechend kartierten Biotope.

9.3 Hochwasserschutz, Überschwemmungsgebiet, Wasserschutzgebiet, Grundwasser, Wasserhaushaltsgesetz, Wassergesetz

Hochwasserschutz

Die Murg ist ein Gewässer 1. Ordnung. Das Vorhabengebiet sowie das Gewerbegebiet liegt nach der Hochwassergefahrenkarte außerhalb eines durch ein 50- und 100-jährlichen Hochwasserereignisses überfluteten Fläche. Erst bei einem extremen Überflutungsereignis (HQextrem, hellblaue Darstellung in der Karte) wird die Fläche überspült.

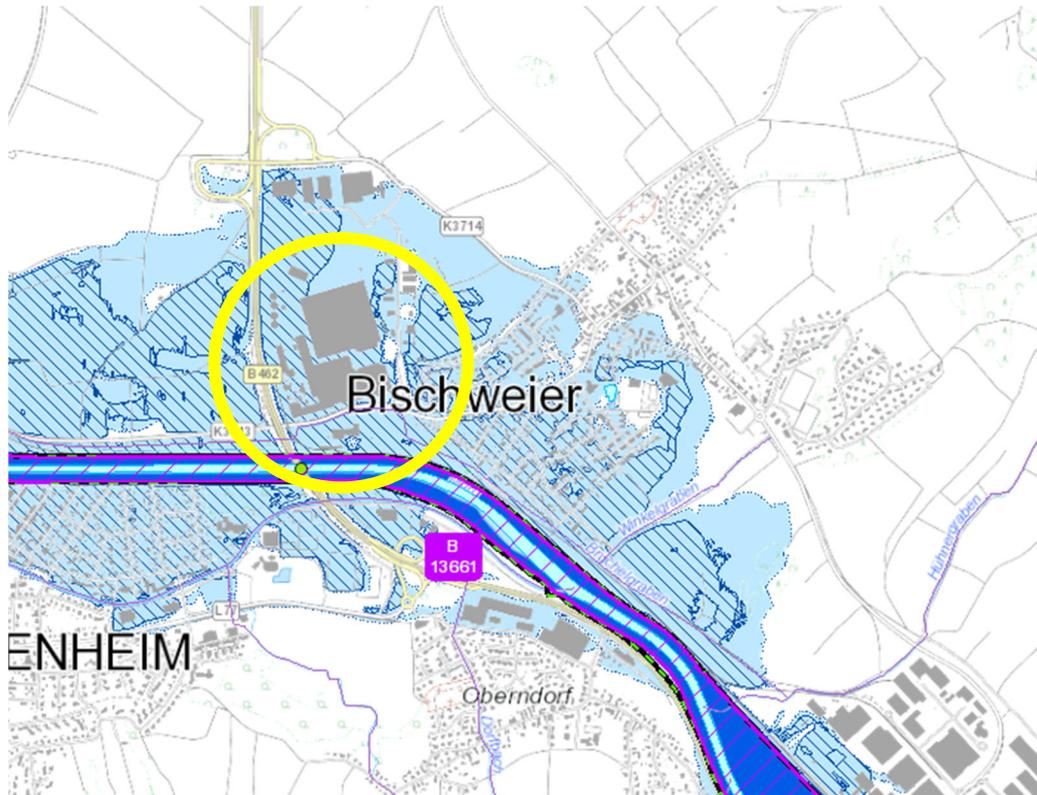


Abb.: Auszug aus der Hochwassergefahrenkarte für den Bereich Bischweier (Veröffentlichung LUBW, Internet)

Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit Ausnahme von Teilen der Rauentaler Straße befindet sich mit Ausnahme von Teilen der Rauentaler Straße laut den veröffentlichten Hochwassergefahrenkarten (HWGK) für Rhein und Murg bei einer Flächenausbreitung eines 100-jährlichen Hochwassers (HQ₁₀₀) in einem geschützten Bereich. Bei einem Extremhochwasser (HQ_{EXTREM}) kann es nach Hinweisen des Landratsamtes zu Überflutungstiefen mit berechneten Wasserspiegellagen von bis zu 129,4 müNN (auf Dezimeter gerundet) und Wassertiefen von bis zu 0,3 m kommen.

Zur Vermeidung von Schäden in jeglichen von Überflutungen potenziell gefährdeten Bereichen soll nach Möglichkeit sichergestellt werden, dass die Nutzung der Grundstücke im Plangebiet an die möglichen nachteiligen Folgen von Hochwasser für Menschen, Umwelt und Sachwerte angepasst ist.

Durch entsprechende Maßnahmen ist grundsätzlich sicherzustellen, dass

1. die Grundstücksnutzung mögliche Hochwasserschäden für Mensch, Umwelt oder Sachwerte ausschließt
2. bauliche Anlagen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisiko angepassten Bauweise nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist; dabei sollen auch die Lage des Grundstücks und die Höhe des möglichen Schadens angemessen berücksichtigt werden
3. keine neuen Heizölverbraucheranlagen errichtet werden

4. bestehende Heizölverbraucheranlagen, soweit wirtschaftlich vertretbar, bis zum 5. Januar 2033 nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik hochwassersicher nachgerüstet werden sonstige Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen so errichtet oder betrieben werden, dass sie nicht aufschwimmen oder anderweitig durch Hochwasser beschädigt werden können. Wassergefährdende Stoffe dürfen durch Hochwasser nicht abgeschwemmt oder freigesetzt werden.

Für das Vorhaben bedeutet dies, dass im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen entsprechende Anforderungen zu beachten sind und die geltenden Regelwerke strikt einzuhalten sind (z.B. die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV)).

Für Bereiche, für die die Verordnung Anwendung findet (insbesondere Halle 2) wird die Oberkante der Fertigfußbodenhöhe bei einer Höhe von 128,3 üNN geplant und die Böden mit einer Abdichtung nach den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) mit einer geeigneten „Dichtkonstruktion für LAU-Anlagen nach den Zulassungsgrundsätzen des DIBt mit allgemeiner bauaufsichtlicher Zulassung / Bauartgenehmigung“ versehen. Grundsätzlich wird eine Löschwasserrückhaltung gemäß dem erarbeiteten Brandschutz- und Löschanlagenkonzept geplant.

Diese Vorgehensweise wurde mit dem Landratsamt (Gewässer- und Hochwasserschutz) abgestimmt.

Wasserschutzgebiete

Das Vorhaben sowie auch der Planbereich des Gewerbegebietes befinden sich innerhalb des festgesetzten Wasserschutzgebietes Rheinwaldwasserwerk 43 der Stadt Karlsruhe und in der Wasserschutzzone IIIB des Wasserschutzgebietes Nr. 216047 der Wasserwerke „Kuppenheim und Muggensturm“ der Stadt Gaggenau sowie des Wasserwerkes „Rauental“ der Stadt Rastatt.

Die Bestimmungen der jeweiligen Rechtsverordnungen sind zu beachten.

9.4 Klimaschutz und Klimawandelanpassung

Bereits beim Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes im Jahr 2020 wurden von der Gemeinde weitreichende Ziele im Hinblick auf den Klimaschutz formuliert, die die Basis für die weiteren Entwicklungen bilden sollten. Nicht zuletzt die Novellierung des Baugesetzbuchs und die Verabschiedung des Klimawandelanpassungsgesetzes rückt die Klimaschutzziele weiter in den Vordergrund.

Den entscheidenden grundlegenden Faktor im hier vorliegenden Vorhaben bildet die kompakte und hochverdichtete Revitalisierung einer Industriebranche unter Weiternutzung einer Vielzahl bereits vorhandener Infrastruktureinrichtungen.

Nicht zuletzt liegt der Sinn der geplanten Ansiedlung des Vorhabens ICC darin, Verkehre zu bündeln, dadurch in großem Maße Leerfahrten und unnötige Transporte bzw. LKW-Bewegungen zu vermeiden und so einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von Verkehr und den damit verbundenen Emissionen zu vermeiden.

Das geplante Vorhaben wird in einen Rahmen aus bestehenden und neu zu schaffenden Pflanzgebots- und Maßnahmenflächen eingebunden, in denen auch ein Teil der

Ausgleichsmaßnahmen untergebracht werden. Weiter werden große Anteile der Hallenflächen mit einer extensiven Dachbegrünung versehen, deren Sinn zum einen die Rückhaltung und Verdunstung von Niederschlagswasser, zum anderen die Schaffung von ökologischen Strukturen ist. Festgesetzte Fassadenbegrünung und ergänzende Baumpflanzungen bilden zusätzliche Voraussetzungen für ökologische Vielfalt, Beschattung und Verdunstung.

Neben der Zurückhaltung auf den Dachflächen bildet das vorgesehene Regenwassermanagement mit Retention und Pufferung einen weiteren Baustein im zeitgemäßen Umgang mit Regenwasser. Das anfallende und nicht verunreinigte Niederschlagswasser wird nach der Verdunstung und Retention in die Murg als ein oberirdisches Gewässer eingeleitet.

Mit dem Vorhaben ICC werden auf den Dächern großflächig Photovoltaikanlagen geschaffen, die weit über den gesetzlichen Rahmen hinausgehen werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen geleistet. Für die Wärmeengewinnung wird CO₂-frei mit Wärmepumpen durchgeführt. Gleichzeitig werden im derzeit entwickelten Energiekonzept Maßnahmen zur Energieeffizienz bei den Betriebsabläufen, Ressourcenschonung in sämtlichen Bereichen und zukunftssträchtigen Technologien gesucht und vorgegeben.

Der Betreiber plant, die Emissionen des Quell- und Zielverkehrs durch Elektrifizierung der eingesetzten Flotte und durch ein attraktives ÖPNV- und Rad- und Fußverkehrskonzept zu reduzieren. Dadurch können alle Betriebsabläufe optimiert und durch ein entsprechendes Mobilitätskonzept für die Mitarbeiter auch in diesem Bereich Verbesserungen erzielt werden.

In Summe führen die genannten Maßnahmen dazu, die im Gesetz formulierten Zielsetzungen des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes soweit wie möglich zu erfüllen. Diese Fortsetzung der gewerblichen Nutzung führt - im Vergleich zur bisherigen Nutzung als Spanplattenfabrik - zu einer erheblichen Verbesserung der Klimabilanz für das Areal. Zudem wird durch die Wiedernutzung der Fläche vermieden, dass an anderer Stelle noch nicht baulich/gewerblich genutzte Freiflächen umgewidmet werden müssen. Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan „ICC Bischweier“ entspricht somit den heutigen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung.

9.5 Flächen für die Niederschlagswasserbehandlung

Im Geltungsbereich des Vorhabengebietes sind bereits Anlagen zur Regenwasserretention in der Form von unterirdischen Regenrückhaltebecken bzw. Mulden vorhanden, die auch weiter genutzt und ergänzt werden sollen.

Der Umgang mit Niederschlagswasser wird im Entwässerungskonzept im Kapitel 5.8 beschrieben.

9.6 Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Die Beschreibung der Maßnahmen erfolgt im Umweltbericht und wird hier zusammengefasst beschrieben. Es handelt sich dabei um die Weiterführung der bereits

im rechtskräftigen Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen, die im Zuge der Entwurfsbearbeitung auch entsprechend den Anregungen des Landratsamtes aus der frühzeitigen Beteiligung überprüft und entsprechend ausformuliert wurden.

Maßnahmenflächen M1 und M2:

Maßnahmenflächen sind in der Planzeichnung als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der sogenannten T-Linie umgrenzt. Die Maßnahmenfläche M1 war bereits Bestandteil des rechtskräftigen Bebauungsplanes und wurden auch größtenteils umgesetzt. Dies sollen nun gepflegt, sinnvoll ergänzt und dauerhaft gesichert werden. Die Maßnahmenflächen M2 werden neu angelegt und dienen der Etablierung von Habitatstrukturen für Eidechsen.

Mit der Anlage eidechsegerechter Habitatstrukturen in den Maßnahmenflächen M1 und M2 wird der Lebensraum für Eidechsen verbessert, da die Steinriegel mit Sandlinsen den Mauereidechsen zusätzliche Sonn- und Versteckplätze sowie grabbaren Boden für die Eiablage bietet. Die Quartiere werden frostsicher ausgeführt, sodass sie auch zur Überwinterung geeignet sind. Das Ausbringen von Totholz erhöht die Eignung zusätzlich. Zum einen halten sich Eidechsen häufig in solchen Strukturen auf, zum anderen werden die Bündel und Tothölzer gerne und vergleichsweise rasch durch Insekten besiedelt, wodurch wiederum die Nahrungsgrundlagen für Eidechsen verbessert werden.

Die extensive Pflege und Offenhaltung der gehölzfreien Flächen mit Erhalt von Altgrasstreifen auf fördern einerseits die Lebensraumfunktion der Flächen (insbesondere für Eidechsen und z.B. Wildbienen); andererseits können hierdurch mit intensiven Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen in der Regel verbundene Belastungen von Boden und Grundwasser vermieden werden.

Im früheren Bebauungsplan wurde die Aufhängung von 50 Nistkästen für Fledermäuse festgesetzt. Die Maßnahme wurde nach Prüfung im Zuge der Bearbeitung des Umweltberichtes jedoch nicht umgesetzt. Damit diese Festsetzung nicht verloren geht, wird sie in den hier vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ICC Bischweier“ mit 35 Kästen und in den angrenzenden Bebauungsplan (4. Änderungsplanung zum Gewerbegebiet an der B 462 – dort in der Maßnahmenfläche M3) mit 15 Kästen weitergeführt und jeweils festgesetzt.

Die 35 Fledermausquartiere für baumbewohnende Arten werden an Bäumen auf der Maßnahmenflächen M1 aufgehängt.

Ausgleichsmaßnahmen A1 und A2:

Die vorgesehenen CEF-Maßnahmen werden im Kapitel 10 im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung beschrieben.

Mit dem Anbringen der Nisthilfen für Höhlen- und Nischenbrüter wird der Verlust von Brutplätzen in Baumhöhlen im Geltungsbereich des Vorhabenplanes ausgeglichen (CEF-Maßnahme A1). Es ist vorgesehen die Nistkästen zunächst auf dem Werksgelände des Mercedes-Werks in Kuppenheim anzubringen.

Mit dem Anbringen von Fledermausquartieren wird der Quartierverlust an den Hallen im Geltungsbereich ausgeglichen (CEF-Maßnahme A2) sowie zusätzliche Quartiermöglichkeiten im Geltungsbereich geschaffen.

Da die Nistkästen bis zur Fertigstellung der Gebäude noch nicht am endgültig vorgesehenen Standort am ICC angebracht werden konnten, wurden diese im Vorgriff am Dorfhaus in Bischweier und der Markthalle in Bischweier aufgehängt. Das durchgeführte Monitoring hat ergeben, dass diese bereits besiedelt wurden. Somit wird entsprechend der Anregung der Unteren Naturschutzbehörde vorgesehen, dass die Kästen an ihrem jetzigen Standort verbleiben und die Anzahl der vorgesehenen Kästen zusätzlich nochmals am ICC aufgehängt werden. Dies wird im Durchführungsvertrag entsprechend geregelt.

Dachbegrünung

Neben der Festsetzung von Pflanz- und ökologischen Gestaltungsmaßnahmen bildet die Dachbegrünung einen wichtigen Beitrag zur Kompensation insbesondere für die Schutzgüter Klima, Arten und Biotope, Boden und Wasser. Dachbegrünungen tragen durch verminderte Wärmerückstrahlung und Verdunstung zur Minderung klimatisch nachteiliger Effekte von Baukörpern und zur Verbesserung des Wasserrückhaltevermögens sowie Minderung und Verzögerung des Oberflächenabflusses bei. Im Hinblick auf den Boden haben sie nur bedingt ausgleichende Wirkung. Bei vorrangiger Verwendung extensiver Begrünungsverfahren mit Gras- und Staudenvegetation können Dachbegrünungen Sekundärbiotope für an die speziellen Lebensbedingungen angepasste Tiere und Pflanzen darstellen.

So ist für die Gebäude im nördlichen Planbereich des Vorhabens ICC ein zu begrünender Dachflächenanteil von mindestens 40.850 m² geplant und festgesetzt. Diese Flächen sind mit einer extensiven Dachbegrünung mit einer Substratstärke von 15 cm zu versehen. Auf den restlichen Dachflächen werden großflächig Photovoltaikanlagen geplant.

Außenbeleuchtung – Schutz vor Falterschlag

Die nächtliche Beleuchtung von Straßen und Verkehrsflächen zieht bei gewissen Lichtspektren (Quecksilberdampf-Hochdrucklampen) eine Vielzahl nachtaktiver Insekten an und wirkt dadurch als tödliche Falle. Dies kann durch die Verwendung von Lampen mit einem Lichtspektrum über 500 Nm (z. B. Natriumdampf - Niederdrucklampen oder LED-Leuchten) weitgehend vermieden werden, weshalb entsprechende Festsetzungen getroffen werden.

Vogelschlag

Um Vogelschlag zu vermeiden, werden entsprechende Vorgaben zur Fassaden- und Fenstergestaltung getroffen. So sind aus artenschutzrechtlicher Sicht Glasbauteile und durchsichtige/spiegelnde Fassadenelemente zu vermeiden oder vogelschlagsicher auszuführen (z. B. Vogelschutz-Klebefolien oder Vogelschutzglas).

9.7 Anpflanzungen und Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Pflanzgebotsflächen PFG1 bis PFG5

Im Plangebiet werden Pflanzgebotsflächen, die auch bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzt waren übernommen und weiterentwickelt. Ziel dabei ist, den Gehölzbestand, der bereits wichtige Funktionen zur Einbindung des Vorhabengebietes in die Landschaft erfüllt dauerhaft zu erhalten und zu fördern. Die bestehenden Strukturen sind im Maßnahmenplan zum Umweltbericht dargestellt. Zur Erhaltung werden entsprechende Maßnahmen festgesetzt.

Sonstige Pflanzbindung und Pflanzgebote

Wie im Maßnahmenplan zum Umweltbericht dargestellt ist auch entlang der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) ein für die Eingrünung des Gebietes bedeutender Baumbestand aus Einzelbäumen vorhanden. Diese Bäume befinden sich teilweise in den öffentlichen Verkehrsgrünflächen und somit außerhalb des Geltungsbereiches, teilweise innerhalb der privaten Grundstücksfläche bzw. unmittelbar im Bereich der Grundstücksgrenze.

Für Bestandsbäume entlang der Kreisstraßen (K 3713 Kuppenheimer Straße und K 3714 Rauentaler Straße), die innerhalb des Plangebietes stehen, wird eine Pflanzbindung (Erhaltungsgebot) zeichnerisch festgesetzt. Können die zur Erhaltung festgesetzten Bestandsbäume oder Bestandsbäume in den angrenzenden Verkehrsgrünflächen z.B. auf Grund der geplanten Notausfahrt nicht erhalten werden, muss ein entsprechender Ersatz hergestellt werden.

Um eine möglichst durchgängige Baumreihe zur landschaftlichen Einbindung der geplanten Gebäude zu schaffen, werden in den Bestandslücken Einzelbäume als Pflanzgebot festgesetzt. Da Flächen im Schutzbereich von Leitungen von Baumpflanzungen freizuhalten sind, können Neupflanzungen nur außerhalb dieser Bereiche erfolgen.

Um der Stadtgestaltung und dem Landschaftsbild Rechnung zu tragen, werden Bestandsbäume und Neupflanzungen von Laub- und Obstbäumen zum Teil auch knapp innerhalb des eigentlich nach RPS 2009 (Richtlinie für passiven Schutz an Straßen) freizuhaltenden Abstandes von 7,50 m vom Fahrbahnrand von Kreisstraßen vorgeschlagen, wenn dies in Ergänzung von bestehenden Baumreihen sinnvoll erscheint. Dies erfolgt, da innerhalb des Geltungsbereiches in allen Bereichen eine geschwindigkeitsreduzierte Fahrweise geboten ist (auf Grund der Verkehrsführung mit Kreisverkehren, abknickenden Vorfahrten, Bahnübergang, Radwegquerungen etc.). Zudem wird Bäumen im Bereich von Straßen durch die psychologisch wirkende optische Einengung durch die Baumkrone eine zusätzliche Fahrgeschwindigkeitsreduzierung zugeschrieben.

Fassadenbegrünung

Die Begrünung von Wandflächen trägt in der Umgebung der begrünten Fläche zur Anreicherung bodennaher Luftschichten mit Wasserdampf und zur Bremsung beschleunigter Windströmungen bei. Durch die Filterwirkung der Blätter kann die Schadstoffbelastung in der Luft gemindert werden. Gleichzeitig wird eine gestalterische Aufwertung von Wandflächen erzielt werden. Deshalb werden für große, ungegliederte Fassadenflächen entsprechende Vorgaben in den textlichen Festsetzungen formuliert.

Für das Vorhaben ICC wird ein Begrünungskonzept erstellt, in dem auch Fassadenbegrünungen Berücksichtigung finden.

Allgemeine Festsetzungen für Begrünungen

Mit heimischen Gehölzen bestandene Grünflächen können eine Verbesserung aller Naturhaushaltsbereiche bewirken. Ihre Bedeutung steigt mit der Gesamtgröße der Grünfläche sowie dem Anteil an naturnahen, extensiv genutzten Teilen. Sie übernehmen sowohl Vermeidungs- und Minimierungsfunktionen für die durch die Überbauung, Versiegelung und Befestigung zu erwartenden Beeinträchtigungen als auch Kompensationsfunktionen für die nach der Realisierung des Bebauungsplanes bestehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Neben der gestalterischen Aufwertung und der Durchgrünung des Gebiets vergrößern sie vor allem den Lebens- und Nahrungsraum für Tierarten der Siedlungen.

Die Festsetzung der Pflanzqualität sichert eine rasche Funktionserfüllung der Pflanzungen in Bezug auf die gestalterische Wirkung und den Klimaschutz.

9.8 Umweltbericht

Begleitend zur Planaufstellung wird ein Umweltbericht erarbeitet (IUS Weibel & Ness GmbH, Heidelberg, 06.12.2023). Im Folgenden werden hier in der Begründung Teile des Berichtes und der Bilanzierungen zusammenfassend wiedergegeben. Der vollständige Umweltbericht mit den entsprechenden Inhalten und Ergebnissen bildet einen eigenständigen Teil der Begründung und ist den Unterlagen beigelegt.

Quelle IUS Weibel & Ness GmbH:

„Methodik und inhaltliche Gliederung des Umweltberichts

Die inhaltliche Gliederung des Umweltberichts orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben. Dabei sind folgende Umweltbelange bzw. die Auswirkungen durch das Vorhaben zu betrachten:

Tabelle 1: Nach BauGB zu berücksichtigende Umweltbelange

Umweltbelange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 a) – i) und § 1a BauGB Abs. 2 und Abs. 3
§ 1 Abs. 6 Nr. 7 a) BauGB: Die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt
§ 1 Abs. 6 Nr. 7 b) BauGB: Erhaltungsziele und Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes
§ 1 Abs. 6 Nr. 7 c) BauGB: Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt
§ 1 Abs. 6 Nr. 7 d) BauGB: Umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter
§ 1 Abs. 6 Nr. 7 e) BauGB: Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern
§ 1 Abs. 6 Nr. 7 f) BauGB: Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie
§ 1 Abs. 6 Nr. 7 g) BauGB: Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts

Umweltbelange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 a) – i) und § 1a BauGB Abs. 2 und Abs. 3
<p>§ 1 Abs. 6 Nr. 7 h) BauGB: Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden</p>
<p>§ 1 Abs. 6 Nr. 7 i) BauGB: Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a bis d</p>
<p>§ 1 Abs. 6 Nr. 7 j) BauGB: Unbeschadet des § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, auf die Belange nach den Buchstaben a bis d und i</p>
<p>§ 1a Abs. 2 BauGB: Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden</p>
<p>§ 1a Abs. 2 BauGB: Verringerung der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme durch bauliche Nutzungen durch Nutzung der Möglichkeiten zur Wiedernutzbarmachung von Flächen, zur Nachverdichtung und anderer Maßnahmen zur Innenentwicklung</p>
<p>§ 1a Abs. 2 BauGB: Begrenzung der Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß, Umnutzung von landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang</p>
<p>§ 1a Abs. 3 BauGB: Vermeidung und Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts (Eingriffsregelung)</p>
<p>§ 1a Abs. 4 BauGB: Erhaltungsziele und Schutzzweck von Natura 2000-Gebieten</p>
<p>§ 1a Abs. 5 BauGB: Den Erfordernissen des Klimaschutzes soll sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden.</p>

Grundlage der Bestandserfassung für die einzelnen Schutzgüter sind Geländebegehungen sowie die Auswertung vorhandener umweltrelevanter Unterlagen und Untersuchungen. Für die Belange Schallschutz, Verkehr, Entwässerung, Klima, Luftschadstoffe, Flora/Fauna werden Fachgutachten erstellt, die in den Umweltbericht eingearbeitet wurden. Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange wird eine Artenschutz-Verträglichkeitsuntersuchung erstellt.

Bereits im Jahr 2020 lagen die Ergebnisse von orientierenden Begehungen vor. In den Jahren 2022 und 2023 wurden weitere Bestandserfassungen durchgeführt. So wurden zur quantitativen Einschätzung der Bestandssituation für die Artengruppe der Reptilien im Frühjahr eine Erfassung des Bestandes im Gleisbereich und den Grünflächen auf der nördlichen Teilfläche sowie den Ruderaflächen im Bereich des ehemaligen Sägewerks durchgeführt.

Zur Einschätzung des Habitatpotentials der Grünflächen erfolgte weiterhin eine flächendeckende Biotoptypenkarten nach dem Kartierschlüssel der LUBW sowie eine Erfassung der Einzelbäume mit Aufnahme des Stammumfanges sowie von Baumhöhlen. Wo keine Bestandserfassungen mehr möglich sind, insbesondere im Bereich der Hallen und sonstigen Gebäude, erfolgt die artenschutzrechtliche Betrachtung auf Grundlage einer Habitatpotentialanalyse im Sinne einer „worst-case-Betrachtung“.

Grundlegende Schwierigkeiten bei der Erstellung des Umweltberichts ergaben sich nicht.

Entwicklungsprozess in der Bearbeitung des Umweltberichtes und der Bilanzierungen bis zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

Mit dem Umweltbericht wird auch eine Bilanzierung des Bestandes, den zu erwartenden Eingriffen und den festzusetzenden Kompensationsmaßnahmen erstellt. Die vorläufigen Ergebnisse des Planungsstandes zum Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden von den Fachabteilungen des Landratsamtes geprüft und wertvolle Hinweise und Anregungen zur Vorgehensweise bei der Einstufung und Bewertung der verschiedenen Parameter gegeben.

Daraufhin wurden in der weiteren Bearbeitung im Hinblick auf das Schutzgut Boden bisher ungestörte Grünbereiche im Geltungsbereich neu bewertet. Ebenfalls auf Anregung des Landratsamtes wurde für das Vorhaben ein Bodenschutzkonzept erarbeitet, dessen Ergebnisse in den Umweltbericht eingeflossen sind.

Die Zuordnung von Maßnahmen und deren Beschreibungen wurden auf Anregung und in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde inzwischen präzisiert und eindeutig in die Grünordnungsplanung integriert. Auch das erforderliche Monitoring mit entsprechenden Zeitvorgaben wurde in die Festsetzungen übernommen.

Bei der Bearbeitung hat sicher gezeigt, dass zum Teil grünordnerische Maßnahmen, die in den rechtskräftigen Bebauungsplänen die der hier vorliegenden Planung zu Grunde liegen festgesetzt waren, bisher jedoch nicht umgesetzt wurden. Dies ist insbesondere im Gebiet „Neuwiesen“ südlich der Kuppenheimer Straße der Fall (Bereich ehemaliges Sägewerk), das jedoch bis auf Teilbereiche entlang der Bahn größtenteils nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes liegt. In den Flächen nördlich der Kuppenheimer Straße sind die damals festgesetzten Maßnahmen überwiegend umgesetzt, wenn auch teilweise in abgewandelter Form. Rein planungsrechtlich werden diese Flächen entsprechend den Festsetzungen bilanziert. Parallel zum Bebauungsplanverfahren wurden Bestandserfassungen durchgeführt, aus denen tatsächlich umgesetzte und nicht umgesetzte Maßnahmen ersichtlich werden.

Im Zuge der Weiterentwicklung der Verkehrsplanung im Bereich der Rauentaler Straße mit dem jetzt geplanten Kreisverkehr konnten gegenüber der Vorentwurfsplanung Teile der vorher als Verkehrsfläche ausgewiesenen Flächen nun als Grünflächen erhalten und entsprechend festgesetzt werden. Auch hier bestehende Obstbäume können mit der jetzigen Planung erhalten werden. In der Bilanz wirkt sich dies sowohl für das Schutzgut Boden als auch im Hinblick auf das Schutzgut „Arten und Biotop“ sehr positiv aus. Dass das Defizit insgesamt – wie auch bereits in der Vorentwurfsplanung - nicht höher ausfällt, liegt insbesondere an den großflächig festgesetzten Dachbegrünungen auf weiten Teilen der geplanten Hallen (festgesetzter Anteil mind. 40.850 m²).

Zum Ausgleich des Defizits konnte eine Entsiegelungsmaßnahme gefunden werden. Dazu bietet sich die Renaturierung eines Teiles einer ehemaligen Kreisstraße nördlich des Vorhabengebietes an. Für das Restdefizit ist der Kauf von Ökopunkten vorgesehen.

Die Vorergebnisse der aktualisierten und in Teilen erweiterten Bilanzierung zum jetzt vorliegendem Entwurfsplan wurden im Vorfeld der Unteren Naturschutzbehörde vorgestellt und abgestimmt. Die vorgeschlagene Entsiegelung als Ausgleichsmaßnahme wurde positiv aufgenommen und soll so weiterverfolgt werden.

Ergebnis der Bilanzierung Eingriff / Ausgleich

Schutzgut Boden (Auszug aus dem Umweltbericht IUS Dezember 2023):

Bei Realisierung des Vorhabens werden Böden des Siedlungsbereiches (Auffüllungen) sowie natürliche Böden (Parabraunerde) in Anspruch genommen.

Die Bodenbewertung folgt den Angaben der Bodenschutzhefte 23 „Bewertung von Böden nach ihrer Leistungsfähigkeit“ (LUBW 2010) und 24 „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung“ (LUBW 2012). Anhand von Bewertungsklassen werden die Bodenfunktionen „Natürliche Bodenfruchtbarkeit“ (NBf), „Ausgleichskörper im Wasserkreislauf“ (Awk), „Filter und Puffer für Schadstoffe“ (FPS) und „Sonderstandort für naturnahe Vegetation“ (SnV) bewertet. Anschließend werden die Bewertungsklassen der einzelnen Bodenfunktionen zu einer Gesamtbewertung, der Wertstufe, zusammengefasst und die anzurechnenden Ökopunkte pro m² (Faktor 4) ermittelt.

In der Bewertung wird in natürlich anstehenden, ungestörten Boden (Parabraunerde) und in Böden mit Auffüllungen unterschieden und jeweils unterschiedlich angesetzt. Bereits versiegelten Böden wird die Wertstufe 0 zugeordnet. Die Entsiegelungsfläche auf Maßnahmenfläche M2, westlich der B462, erhält bei einer vollständigen Entsiegelung und Rekultivierung der Fläche, einschließlich des Entfernens des Unterbaus sowie die Beseitigung von Verdichtungen des Unterbodens (Tiefenlockerung), des Auftrags von Oberboden und dem Herstellen einer durchwurzelbaren Bodenschicht in einer den natürlichen Verhältnissen in der Umgebung entsprechenden Mächtigkeit, pauschal die Wertstufe 4. Die jeweils angesetzten Werte sind im Umweltbericht aufgeschlüsselt.

Der Kompensationsbedarf bei einer Überbauung, Versiegelung oder Befestigung ergibt sich, angelehnt an die ÖKVO des Landes Baden-Württemberg, aus dem Wertstufenverlust des Bodens multipliziert mit dem Faktor 4.

Im Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ ist die Begrünung von Flachdächern in einem Gesamtumfang von mindestens 40.850 m² vorgesehen und entsprechend festgesetzt. Die Substratstärke ist mit 15 cm vorgegeben.

Im Ergebnis der Bilanzierung wird im Hinblick auf das Schutzgut Boden für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ICC Bischweier“ auf Grundlage der planungsrechtlichen Festsetzungen ein Wertstufengewinn von **47.588** Ökopunkten erzielt.

Schutzgut Arten und Biotope (Auszug aus dem Umweltbericht IUS Dezember 2023):

Für die Bewertung des Bestands werden die rechtskräftigen B-Pläne „Gewerbegebiete an der B462 und Sondergebiet Spanplattenwerk“ und "Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk mit bisherigen Änderungen“ unter Annahme einer maximalen Ausnutzung der planungsrechtlichen Festsetzungen zugrunde gelegt und den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ gegenübergestellt.

Die vorgenommenen Einstufungen und Flächenwerte können dem Umweltbericht entnommen werden.

„Gemäß der Flächenbilanzierung beträgt der planungsrechtliche bioökologische Wert des Plangebiets im Bestand für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ICC Bischweier“ **1.175.155** Ökopunkte.

Nach plangemäßer Umsetzung der Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ weist das Gebiet für das Schutzgut Arten und Biotope ein Defizit von **174.376** Wertäquivalenten auf.

Aus bioökologischer Sicht verbleibt mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen ein Defizit, das schutzgutübergreifend ausgeglichen wird.“

Schutzgutübergreifender Ausgleich (Auszug aus dem Umweltbericht IUS Dezember 2023):

Der Ausgleich wird schutzgutübergreifend ermittelt durch Gegenüberstellung der Bilanzierungen Boden und Arten und Biotope. „Schutzgutübergreifend verbleibt nach plangemäßer Umsetzung der Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ nach plangemäßer Umsetzung ein Defizit von **126.787** Ökopunkten.

Planexterne Ausgleichsmaßnahmen - Entsiegelung (Auszug aus dem Umweltbericht IUS Dezember 2023):

„Als planexterne Ausgleichsmaßnahmen für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ICC Bischweier“ sind die Entsiegelung und Rekultivierung der nördlich des Geltungsbereiches „ICC Bischweier“ gelegenen ehemaligen Kreisstraße K3714 (Flurstück 118/4) sowie eines derzeit als Erdmiete genutzten Wirtschaftsweges (Flurstück 902/2) vorgesehen. Dabei wird die ehemalige Kreisstraße auf eine asphaltierte Wegbreite von 3,50 m bzw. 2,50 m reduziert. Der asphaltierte Feldweg (Flurstück 902/2) wird vollständig entsiegelt.“ Die Entsiegelung muss fachgerecht in 3 Arbeitsschritten durchgeführt werden (Entfernen von Versiegelung und Unterbau, Beseitigung von Verdichtungen des Unterbodens (Tiefenlockerung), Oberbodenauftrag)

Die derzeit asphaltierte Gesamtfläche der ehemaligen Kreisstraße beträgt ca. 3.888 m². Die Wegbreite wird im Abschnitt A auf 3,50 m und im Abschnitt B auf 2,50 m reduziert, sodass insgesamt 2.613 m² (Abschnitt A: 771 m², Abschnitt B: 1.842 m²) der ehemaligen

Kreisstraße entsiegelt werden. Durch die Entsiegelung des ehemaligen Wirtschaftsweges (Flurstück 902/2) werden weitere 594 m² entsiegelt.“

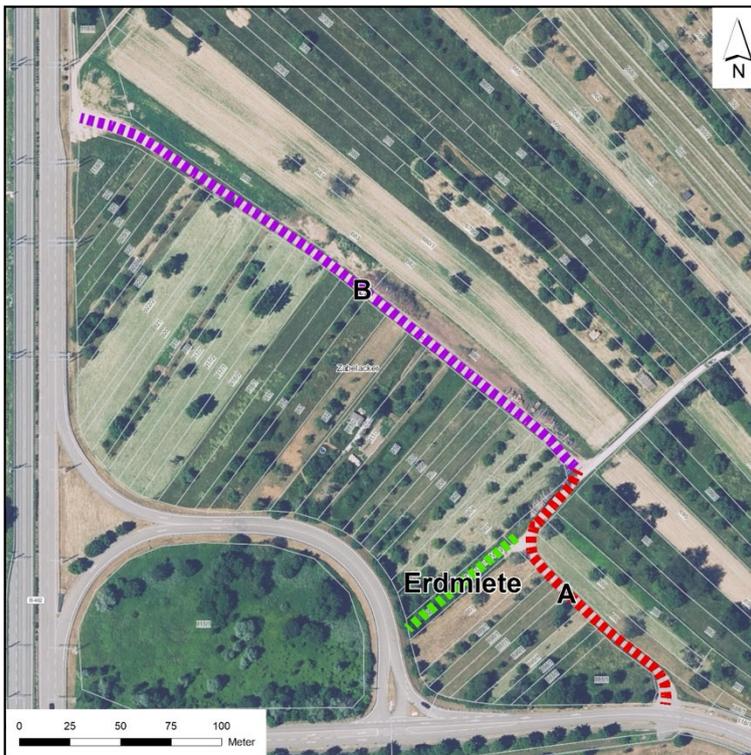


Abb.: Lage der zu entsiegelnden Flächen nördlich des Plangebietes (Umweltbericht zum VBP „ICC Bischweier“, IUS Dezember 2023)

„Die Kompensationsleistung der Entsiegelung der ehemaligen Kreisstraße beträgt insgesamt **67.938 ÖP**, für die Entsiegelung des derzeit als Erdmiete genutzten ehemaligen Wirtschaftsweges werden **15.444 ÖP** erzielt. Bei einer Realisierung aller Entsiegelungsmaßnahmen beträgt die Kompensationsleistung insgesamt **83.382 ÖP**.

Diese Kompensationsleistung wird im Sinne einer schutzgutübergreifenden Kompensation zum Ausgleich des Defizits des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ von **126.787 Ökopunkten** herangezogen.“

Ergebnis der Bilanzierung

Im Ergebnis der Bilanzierung des Umweltberichtes zum Entwurf wird festgestellt, dass mit der Realisierung der im vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ICC Bischweier“ festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen der naturschutzrechtliche Ausgleich für den geplanten Eingriff nicht erreicht wird.

Als planexterne Maßnahme wird die Entsiegelung eines Abschnittes der ehemaligen Kreisstraße und ein Teil eines Wirtschaftsweges herangezogen. Diese Maßnahme wurde bereits mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Unter Berücksichtigung dieses Ausgleichspotentials wird noch kein vollständiger Ausgleich erreicht. Es verbleibt ein rechnerisches Defizit von **43.405 Ökopunkten**.

Ausgleich für das verbleibende Defizit ist der Kauf von Ökopunkten vorgesehen. Vorgesehen ist der Ankauf von Ökopunkten aus dem Naturraum „Oberrheinisches Tiefland und Rhein-Main-Tiefland“. Angeboten durch die Flächenagentur Baden-Württemberg GmbH wird die Maßnahme „Entwicklung offener bis halboffener Magerweide und Ginsterheide aus Rebbrachen unterschiedlichen Zustands“ (ID 337). Aus dieser Maßnahme stehen nach Auskunft der Flächenagentur ausreichend Ökopunkte zur Verfügung.

Die Durchführung der planexternen Maßnahmen ist in Abstimmung mit der Gemeinde Bischweier und der Unteren Naturschutzbehörde vertraglich sicherzustellen (z.B. durch einen städtebaulichen Vertrag).

Monitoring und Risikomanagement

Im Rahmen der Bewältigung der artenschutzbezogenen Aufgaben sind in Verbindung mit dem geplanten Vorhaben zahlreiche und vielfältige Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen des Projektes sowie von CEF-Maßnahmen vorgesehen.

Um die komplexen Anforderungen bei der weiteren Planung und Umsetzung des Projektes zu bewältigen, werden die Abriss- und die Erschließungsarbeiten, wie auch die nachfolgenden Baumaßnahmen im Rahmen einer Ökologischen Baubegleitung (ÖBB) unterstützt werden.

Ein weiterer Baustein ist das Monitoring, also die Kontrolle zum Stand der Umsetzung und nachhaltigen Wirkung aller Maßnahmen, die im Sinne der Vermeidung und Minderung nachteiliger Auswirkungen erforderlich sind.

Bereits im Vorgriff auf den Abbruch baulicher Anlagen des ehemaligen Spanplattenwerkes wurden entsprechende Vorgaben erarbeitet und durch ein Monitoring überwacht (siehe nachfolgendes Kapitel). Im Zuge des Monitorings konnten bereits konkrete Ergebnisse über die Wirksamkeit gesammelt werden und entsprechende Rückschlüsse gezogen werden, die wiederum in die weitere Planung Einfluss gefunden haben. Die zeitlichen und inhaltlichen Parameter des Monitorings werden in den textlichen Festsetzungen vorgegeben.

10 SPEZIELLE ARTENSCHUTZRECHTLICHE PRÜFUNG

Für das Vorhaben und insbesondere den vorgezogenen Abbruch der Bestandsgebäude und Anlagen wurde eine artenschutzrechtliche Einschätzung (Artenschutzrechtliche Einschätzung zum ICC Bischweier, IUS Weibel & Ness GmbH, Heidelberg, Dezember 2021) sowie ein Maßnahmenkonzept (Antrag auf artenschutzrechtliche Entscheidung zum Abrissantrag, IUS Weibel & Ness GmbH, Heidelberg, Dezember 2021) erarbeitet.

In den Gutachten werden die möglichen Verbotstatbestände beschrieben und analysiert. Dabei werden mögliche Betroffenheit insbesondere von Vogelarten, Fledermäusen, Mauereidechsen untersucht. Im Weiteren werden folgende CEF-Maßnahmen vorgeschlagen:

Für spezielle nischenbrütende Vogelarten (Bachstelze, Haussperling) wird das Aufhängen von geeigneten Nisthilfen vorgeschlagen. Auch für Fledermäuse sollen künstliche Nisthilfen (Fledermausbretter) angebracht werden.

Für Mauereidechsen werden Umsiedlungen in entsprechende Ersatzhabitate im Bereich der Bahnanlagen vorgeschlagen. Darüber hinaus sollen innerhalb der privaten Grünflächen vorhandene Habitatstrukturen gepflegt und neue Strukturen angelegt werden.

Ebenso wird ein Monitoring der durchgeführten Maßnahmen durchgeführt. Die Art und der Umfang des Monitorings wird im Umweltbericht in den Kapiteln 4.4 und 6.7 beschrieben. Dabei handelt es sich um folgende Überprüfungen, die jeweils in einem Bericht der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen sind.

Tiergruppe/ -art	Kartier- bzw. Nachweismethode	Risikomanagement
Fledermäuse, insbesondere Zwergfledermaus	<p>Jährliche Kontrolle der Fledermauskästen zur Aktivitätszeit (Mai bis Oktober) der Fledermäuse auf Besatz unter Zuhilfenahme einer Endoskopkamera für mindestens 5 Jahre. Danach im 8. und 15. Jahr ab Aufhängung.</p> <p>Können in diesen keine Fledermäuse nachgewiesen werden, sind zur Optimierung der CEF-Maßnahmen zusätzlich Detektorerfassungen durchzuführen.</p>	Intensivierung oder Optimierung der CEF-Maßnahme durch die Aufhängung weiterer Kästen, ggf. Wahl neuer Standorte für die Aufhängung.
Vögel (Höhlen- und Nischenbrüter)	Jährliche Kontrolle und Reinigung der Nistkästen jeweils im Herbst, nach Beendigung der Brutzeit für mindestens 5 Jahre. Danach im 8. und 15. Jahr ab Aufhängung.	Intensivierung oder Optimierung der CEF-Maßnahme durch die Aufhängung weiterer Nisthilfen, ggf. Wahl neuer Standorte für die Aufhängung.
Mauereidechse	Fünf Begehungen der Flächen mit Vorkommen (Straßenböschung) sowie des Ersatzquartiers an warmen, sonnigen Tagen im Frühjahr/Sommer. Nachweis durch Sichtbeobachtung mit Angaben zu Fundort, bevorzugten Aufenthaltsorten, Altersklassen sowie (wenn möglich) Geschlecht.	Intensivierung oder Optimierung der CEF-Maßnahme durch die Anlage zusätzlicher eidechsengeeigneter Habitatstrukturen, ggf. Anpassung des Pflegeregimes auf den Flächen.
<p><i>Dauer des Monitorings:</i> Mauereidechse, Fledermäuse und Vögel: 5 Jahre ab Herstellung der CEF-Maßnahme, danach im 8. und 15. Jahr nach Herstellung Habitatstruktur bzw. Aufhängung der Kästen.</p> <p><i>Durchführung des Monitorings:</i> Zunächst jährliche Durchführung nach der Umsetzung der Maßnahmen, dann im 8. und 15. Jahr nach Herstellung Habitatstruktur bzw. Aufhängung der Kästen.</p> <p><i>Monitoringbericht:</i> Vorlage jeweils zum 01.12 des Berichtsjahrs bei der UNB.</p> <p><i>Gutachterlicher Abschlussbericht:</i> mit Abschluss des letzten (15. Jahr nach Herstellung) Monitoringjahres als Zusammenfassung.</p>		

Die im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen wurden mit dem Landratsamt abgestimmt und werden vertraglich gesichert und entsprechend umgesetzt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass „unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen und der vollständigen Umsetzung der CEF-Maßnahmen ein Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durch die Realisierung des Vorhabens ausgeschlossen werden kann“.

11 BODENORDNUNG

Sämtliche Grundstücksflächen für das eigentliche Vorhaben ICC werden vom Investor erworben und befinden sich dann im Eigentum des Vorhabenträgers. Somit ist hier keine Bodenordnung erforderlich. Die Grundstücksflächen für die neue Erschließungsstraße sowie den Ausbau der Rauentaler Straße befinden sich im Eigentum der Gemeinde Bischweier bzw. dem Landkreis Rastatt.

12 VERTRÄGE / KOSTEN

Begleitend zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und des Vorhabenplanes wird bis spätestens zum Satzungsbeschluss ein entsprechender Durchführungsvertrag abgeschlossen.

Zur Realisierung des Vorhabens wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan sowie ein Vorhaben- und Erschließungsplan erarbeitet. Sämtliche Erschließungsmaßnahmen sowie die Planaufstellung gehen zu Lasten des Vorhabenträgers. Der Gemeinde entstehen dadurch keine Kosten.

13 KENNZIFFERN

In der folgenden Tabelle werden die städtebaulichen Kennziffern dargestellt:

Fläche 236.400 m ²	Gesamter Geltungsbereich	
	in ha	in %
Baugebiete (Planung)		
▪ Planbereich Vorhabengebiet ICC Nord und Süd	18,67	79,0
Öffentliche Verkehrsfläche (Planung)		
▪ Verkehrsfläche	0,90	3,8
Öffentliche Grünfläche (Planung)		
▪ Verkehrsgrünfläche	0,33	1,4
▪ Sonst. Öffentliche Grünfläche – ö + PFG5	0,27	1,1
Private Grünflächen (Planung)		
▪ private Grünfläche – Pflanzgebotsflächen PFG	1,34	5,7
▪ private Grünfläche – Maßnahmenflächen M1 + M2	2,10	8,9
Sonstige Flächen		
▪ Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen	0,03	0,1
Gesamtfläche	23,64	100,0

14 AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

14.1 Auswirkungen auf die Umwelt / Eingriffe in Natur und Landschaft

Die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans bedingten Eingriffe in die Umwelt und den Naturhaushalt werden im Rahmen des Umweltberichts ermittelt. Die Eingriffe werden den Ausgleichsmaßnahmen gegenübergestellt und bilanziert. Dabei wird festgestellt, ob die festgelegten Vermeidungs-, Minderungs-, und Ausgleichsmaßnahmen die Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig im Geltungsbereich ausgleichen können. Die Ergebnisse fließen in das Bebauungsplanverfahren ein.

Nach derzeitigem Untersuchungsstand der Bilanzierung des Umweltberichtes können die Eingriffe mit den festgesetzten Maßnahmen und den zusätzlichen externen Maßnahmen (Entsiegelung eines Bereiches der alten Kreisstraße) ausgeglichen werden.

Es sind keine relevanten Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten.

14.2 Auswirkungen im Hinblick auf Schallimmissionen

Durch die Vorhaben im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung von großflächigen Lager- und Logistikhallen einschließlich aller dazugehörigen Einrichtungen geschaffen.

Zum Schutz der Nachbarschaft des Plangebiets vor unzulässigen Schallimmissionen wurde in einem Schallgutachten geprüft, ob die geltenden Orientierungswerte für diese Nachbarbebauungen eingehalten werden. Um dies sicherzustellen wurden die zulässigen Schallemissionen für die geplante Nutzung innerhalb des Plangebietes begrenzt und diese Werte entsprechend festgesetzt. Dadurch wird sichergestellt, dass es zu keinen unzulässigen Auswirkungen auf die Nachbarschaft kommen wird.

14.3 Auswirkung im Hinblick auf die Verkehrserschließung

Nicht zuletzt auf Grund der guten Verkehrsanbindung stellt sich das Plangebiet als besonders gut zu entwickelnder Bereich dar. Die Leistungsfähigkeit der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ist nach den Ergebnissen des Gutachters für das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Vorhaben im Plangebiet ausreichend.

Aus verkehrstechnischer Sicht kann der Nutzung dem ICC Bischweier als Internationales Konsolidierungszentrum und einer Ausweisung der Gewerbefläche in den Teilgebieten Hardrain und Uchtweide laut Verkehrsuntersuchung als verträglich für das Straßennetz zugesprochen werden.

14.4 Auswirkungen auf den öffentlichen Haushalt und die Finanzplanung

Die Flächen im Vorhabengebiet ICC befinden sich nach der Realisierung des Vorhabens ausschließlich in privatem Eigentum.

Die Erarbeitung des Bebauungsplans, des Umweltberichts und von Fachgutachten erfolgt durch externe Büros. Die Finanzierung der Planung einschließlich der notwendigen Gutachten erfolgt durch den Vorhabenträger (Kostenträger).

Bischweier, den 06. Dezember 2023

Robert Wein
Bürgermeister