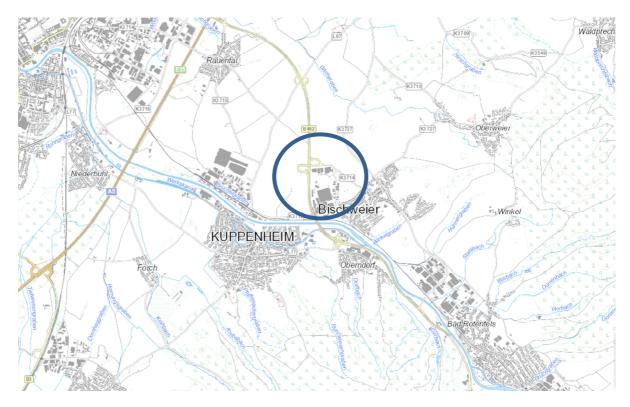
Gemeinde Bischweier

Vorhabenbezogener Bebauungsplan "ICC Bischweier" mit integriertem Grünordnungsplan und örtliche Bauvorschriften

Vorentwurf 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

10.03.2023

INHALT

1	Plan	ungserfordernis und Ziele der Planung	5
2	Verfa	ahren	8
3	Plangebiet		
	3.1	Lage in der Gemeinde	9
	3.2	Bestand und Nutzungen im Plangebiet und der Umgebung	9
	3.3	Naturräumliche Gegebenheiten	10
	3.4	Erholungsnutzung und Landschaftsbild	10
	3.5	Infrastrukturelle Ausstattung	10
	3.6	ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr	11
	3.7	Verkehrsanschluss	11
	3.8	Eigentumsverhältnisse	13
4	Eino	rdnung in übergeordnete Planungen	13
	4.1	Landesentwicklungsplan 2002	13
	4.2	Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003	13
	4.3	Schutzgebiete	14
	4.4	Vorbereitende Bauleitplanung	15
	4.5	Verbindliche Bauleitplanung	16
5	Plan	ungskonzept	17
	5.1	Allgemeine Beschreibung des Vorhabens ICC	18
	5.2	Allgemeine Beschreibung der angrenzenden Gewerbegebietserweiterung Hardrain	20
	5.3	Konkrete Bau- und Betriebsbeschreibung des Vorhabens ICC	21
	5.4	Gegenüberstellung der bisher geltenden und neuen Festsetzungen	26
	5.5	Verkehrskonzept des Vorhaben ICC (Straße, Bahn, intern)	26
	5.6	Schallschutzkonzept	28
	5.7	Grünordnerisches Konzept, Begrünungs- und Freiflächenplan	41
	5.8	Energiekonzept für das Vorhaben ICC	42
	5.9	Entwässerungskonzept für das Vorhaben ICC	42
	5.10	Brandschutzkonzept für das Vorhaben ICC	44
	5.11	Verwertungskonzept	44

6	Begr	ündung der planungsrechtlichen Festsetzungen	44
	6.1	Räumlicher Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes	44
	6.2	Zulässige Vorhaben im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	45
	6.3	Maß der Nutzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	46
	6.4	Bauweise im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	48
	6.5	Überbaubare Grundstücksfläche im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	48
	6.6	Stellplätze und Nebenanlagen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	48
	6.7	Grundstückszufahrten im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	49
	6.8	Bauverbotszonen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	49
	6.9	Bestehende Leitungen / Fahr- und Leitungsrechte im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	49
	6.10	Öffentliche / Private Grünflächen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan	49
7	Begr	ündung der örtlichen Bauvorschriften	50
		Werbeanlagen	50
8	Schu	ıtz vor schädlichen Umwelteinwirkungen	50
	8.1	Lärmschutz	50
	8.2	Luft / Klima	51
9	Bela	nge des Umweltschutzes	52
	9.1	Baugrund und Altlasten (Bodenschutzgesetz)	52
	9.2	Biotope	53
	9.3	Hochwasserschutz, Überschwemmungsgebiet, Wasserschutzgebiet, Grundwasser, Wasserhaushaltsgesetz, Wassergesetz	53
	9.4	Klimaschutz und Klimaanpassung (Photovoltaik, Energieladestationen)	54
	9.5	Flächen für die Niederschlagswasserbehandlung	54
	9.6	Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	54
	9.7	Anpflanzungen und Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	55
	9.8	Umweltbericht	56
10	Spez	ielle artenschutzrechtliche Prüfung	62
11	Bode	enordnung	63
12		räge / Kosten	63

13	Kennziffern		
14	Auswirkungen der Planung	64	
	14.1 Auswirkungen auf die Umwelt / Eingriffe in Natur und Landschaft	64	
	14.2 Auswirkungen im Hinblick auf Schallimmissionen	64	
	14.3 Auswirkung im Hinblick auf die Verkehrserschließung	64	
	14.4 Auswirkungen auf den öffentlichen Haushalt und die Finanzplanung	64	

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 Osten an bestehende, schützenswerte Wohnbauflächen der Gemeinde sowie im Norden 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 wurde im Bebauungsplan durch einen immissionswirksamen flächenbezogenen Schallleistungspegel (heute: Lärmkontingentierung) gesichert, die heute aufgrund aktueller Rechtsprechung so nur noch in einem Sondergebiet oder einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan für eine konkrete Nutzung 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 ist, dass eine solche Spanplattenwerksnutzung erneut aufgenommen wird. Der bisherige Eigentümer und Betreiber wird das Areal 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.

Resultieren 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 wurden die Grundstücke des ehemaligen Spanplattenwerkes vom bisherigen Eigentümer an einen Vorhabenträger veräußert. 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 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 Vollzeitarbeitsplätze 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 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 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 Belebung 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 maßgeblichem 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 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.

Den größeren Teilbereich 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. Den kleineren Teilbereich 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 basiert, wird dieser 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 soll nun ein weiterer Beschluss zur Weiterführung dieses Verfahrens als zukünftig vorhabenbezogener Bebauungsplan "ICC Bischweier" erfolgen. Für das parallel laufende Verfahren des Angebotsbebauungsplanes mit dem Zweck der Änderung des Gewerbegebietes Hardrain und Uchtweide werden 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 soll der Geltungsbereich auf das konkret vorgesehene Vorhaben mit den entsprechenden Flächen für die Erschließung und der Ver- und Entsorgung angepasst werden.

Im Anschluss an den Beschluss des Gemeinderates wird 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. Parallel hierzu werden Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange eingeholt.

3 **PLANGEBIET**

3.1 Lage in der Gemeinde

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 Bahnerschließung mit Anschluss des Gewerbegleises an die Murgtalbahn sowie Flächen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen (in erster Linie Habitatstrukturen für Eidechsen). Auch der dritte Teilbereich westlich der Bundesstraße beinhaltet ökologische Ausgleichsmaßnahmen.

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 die Grenze des Plans.

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 Lieferund 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.

An der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) wird eine Notausfahrt im Havariefall vorgesehen. Eine Notzufahrt (z.B. für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr etc.) wird 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 Pangebietes befinden sich gewerbliche Bauflächen in Gewerbe- und Mischgebieten. 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 baufällige 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. 129 m ü. NHN, ist weitgehend eben und fällt zur Murg (ca. 125 m ü. NHN) hin leicht ab.

3.4 Erholungsnutzung und Landschaftsbild

Das Plangebebiet ist für die Öffentlichkeit 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 vorhanden, an die die geplanten Nutzungen angeschlossen werden können. Weitere verkehrliche Erschließungsstraßen sind Teil des Vorhabens und werden im Zuge der Realisierung des

Vorhabens ausgebaut.

Ebenfalls aus der Vornutzung ist ein Gewerbegleisanschluss 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.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich im Erweiterungsbereich einer Wasserschutzzone III B. 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.

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.

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. Zur Zeit wird in einem Entwässerungskonzept zum Vorhaben ICC erarbeitet, wie die vorhandenen Einrichtungen weitergenutzt und möglichst sinnvoll ergänzt werden können. Die Ergebnisse fließen im weiteren Verfahren in die Planung ein.

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 Nahverkehres angeschlossen.

3.7 Verkehrsanschluss

Anschluss des Vorhabens ICC und des Gewerbegebiets Hardrain an den Straßenverkehr

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 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.

Das bisher über die Straße Uchtweide erschlossene Spanplattengelände und zukünftige Vorhabengebiet ICC erhält nach Herstellung der neuen Anbindung eine direkte Zufahrt an diese neue Straße. Auch der vorhandene Wendehammer der Straße Hardrain wird zukünftig, nach Umsetzung der Planung, an diese neue Straße angebunden.

Die Straße Uchtweide erschließt zukünftig nur noch die beiden nördlich und südlich angrenzenden Gewerbegrundstücke und endet als Sackgasse.

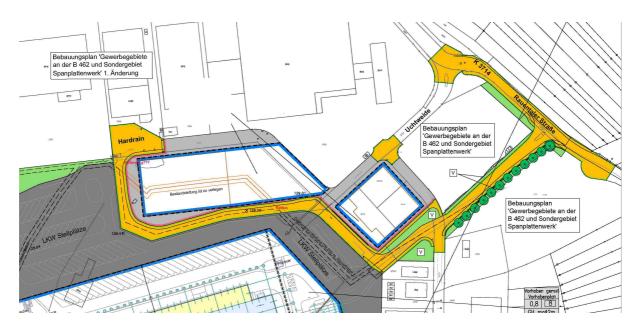


Abb.: zusammengefügte Auszüge aus den Planzeichnungen "ICC Bischweier" und "Gewerbegebiete an der B 462" zur Darstellung der geplanten öffentlichen Erschließung mit Anbindung an die Rauentaler Straße

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. Dies wird im Durchführungsvertrag geregelt.

Entlang der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) werden wie bisher Zufahrtsbeschränkungen festgesetzt. Im Südwesten des Vorhabengebietes ICC wird an der Kreisstraße eine Notausfahrt im Havariefall vorgesehen. Eine Notzufahrt (z.B. für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr etc.) wird an der Nassenackerstraße geplant.

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 und mit Baugrenzen umschlossen. 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 Bebauungsplan-verfahrens.

3.8 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 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.

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.

Der Planbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und des Angebot-Bebauungsplans 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.

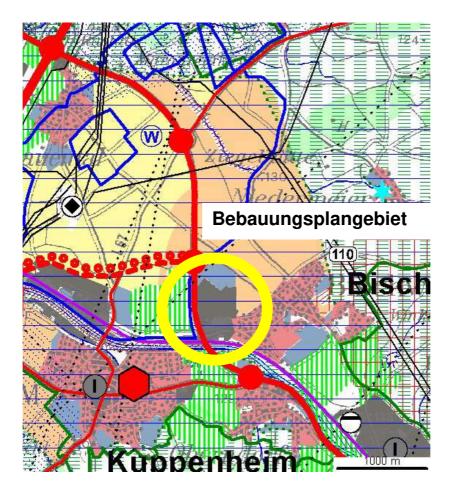


Abb.: Auszug aus der Raumnutzungskarte des Regionalplanes mit Darstellung des Bebauungsplanbereiches

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

4.3 Schutzgebiete

Im Plangebiet der beiden Teilbereiche befinden sich keine Flächen mit Schutzfunktion (Natura 2000, NSG, LSG). Nach ersten artenschutzfachlichen Untersuchungen werden keine unüberwindbaren Hindernisse im Hinblick auf die Realisierbarkeit der Planung gesehen. Die Gutachten werden derzeit erstellt und fließen in die Planung mit ein.

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

Rechtswirksamer Flächennutzungsplan 2015 / 1. Fortschreibung

In dem fortgeschriebenen Flächennutzungsplan 2015 des Nachbarschaftsverbandes Bischweier-Kuppenheim vom Februar 2006 / November 2008 (Kommunalentwicklung LEG Baden-Württemberg GmbH) wird der Planbereich nördlich der Kreisstraße sowie der Bereich der vorhandenen Gewerbeanschlussgleise als Sondergebiet bzw. geplante Sondergebiete mit dem textlichen Zusatz "Spanplattenwerk" dargestellt. Der Bereich des ehemaligen Sägewerkes wird als gewerbliche Baufläche bezeichnet.

Die im rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzten privaten Grünflächen werden im Plan als Grünflächen bezeichnet.

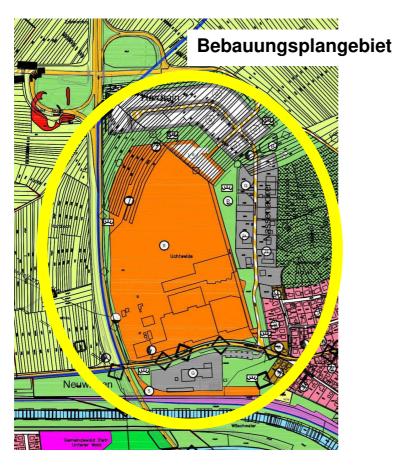


Abb.: Ausschnitt aus dem fortgeschriebenen Flächennutzungsplan 2015 des Nachbarschaftsverbandes Bischweier-Kuppenheim mit Darstellung des Bebauungsplanbereiches

Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan trägt den Zielen des Flächennutzungsplans 2015 des Nachbarschaftsverbandes Bischweier-Kuppenheim Rechnung. Es werden jedoch eine Änderung des bisherigen Sondergebietes in eine gewerbliche Baufläche oder der Entfall des textlichen Zusatzes "Spanplattenwerk" sowie die Anpassung der umgebenden Grünflächen erforderlich. Auch die Zufahrtssituation mit der neu herzustellenden Erschließungsstraße ändert sich durch das Vorhaben. Der Flächennutzungsplan muss deshalb geändert werden. Mit der genannten Änderung des Flächennutzungsplans kann der Bebauungsplan gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus den Vorgaben entwickelt werden.

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. Die 3. Änderung betrifft das Flurstück 3772. Das Verfahren wurde 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.

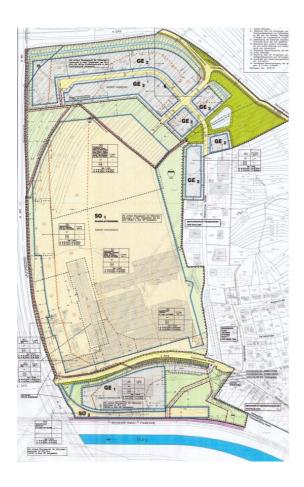


Abbildung Bebauungsplan "Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk (Gebiete Hardrain, Neuwiesen und Uchtweide sowie Teilfläche Nassenäcker)", rechtskräftig seit 4.04.2005. Der Geltungsbereich des jetzt in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes bildet eine Teilfläche des rechtskräftigen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

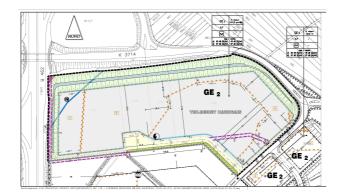


Abbildung rechtskräftiger Bebauungsplan "Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk" 1. Änderung. Auch dieser 1. Änderungsplan wird in Bereichen überlagert.

5 PLANUNGSKONZEPT

Die Planung umfasst sämtliche Bestandteile des Vorhabens ICC und dessen verkehrliche Anbindung. Für dieses Vorhaben mit Verkehrsanbindung wird der vorhabenbezogener Bebauungsplanbereich 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 des Vorhabens ICC

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 stattfinden Verkehr ausgelöste Schallauswirkung so gering wie möglich zu halten. Die erforderlichen Öffnungen werden mit Schnelllauftoren verschlossen. Somit werden nahezu alle LKW-Bewegungen in geschlossenen Gebäuden stattfinden. In den Randbereichen der Hallen werden Büround 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.

Um genügend Pufferfläche zu erhalten und für wartende Fahrzeuge / Fahrer geordnete und mit Sanitär- und Duschanlagen versehene Ruheplätze zu sorgen, werden im Norden der Gebäude LKW-Stellplätze und ein Pförtnerhaus geplant. Der LKW-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. 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. zwischenparkende 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 vorgesehen.

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. Jedoch wurden die Maßnahmen hier bisher nicht umgesetzt, so dass die bisherigen Festsetzungen im Zuge des Verfahrens geprüft und eventuell sinnvoll angepasst werden.

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

Verkehrsanbindung:

Für den gesamten LKW- und PKW-Verkehr zum Vorhaben ICC und die Zufahrt Hardrain wird im Nordosten des Geltungsbereiches eine neue Erschließungsstraße mit Anschluss an die Kreisstraße K3714 (Rauentaler Straße) hergestellt. Diese Anbindung ist Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Eine zusätzliche Anbindung im Südwesten des Vorhabens ICC auf die Kreisstraße wird lediglich als Notausfahrt im Havariefall vorgesehen. Als Notzufahrt (z.B. für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr etc.) wird eine bereits an dieser Stelle bestehende Zufahrtsmöglichkeit von der Nassenackerstraße geplant.

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 (z.B. Ostgrenzen des Gebietes). 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 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 sowie die PKW-Stellplätze mit auf dem Grundstück unterzubringen und die baulichen Anlagen (Parkdeck) mit deren Zufahrten zu ermöglichen, wird auch hier die Baugrenze aufgeweitet. Dadurch kann die kompakte Unterbringung des ruhenden Verkehres 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 möglichst weitgehend unverändert in die neue Planung zu übernehmen. Insbesondere durch die oben genannten Anpassungen der Baugrenzen und sonstigen begleitenden Eingegriffen wie z.B. die neue Erschließungsstraße und die Erweiterung des Gewerbegebietes 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 (Eingriff ca. 560 m²) reduzieren sich die privaten Grünflächen, die alle gleichzeitig Pflanzgebotsflächen 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 ca. 42.500 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

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.

Dazu werden Teilflächen der öffentlichen Straßen Uchtweide und Hardrain zukünftig als Gewerbegebietsflächen festgesetzt. Diese Änderung der Nutzung ist jedoch erst möglich, wenn die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzte neue Erschließungsstraße von der Rauentaler Straße zum bestehenden Wendehammer der Straße Hardrain realisiert ("neue Zufahrt zum ICC Bischweier – vB Plan) bzw. die neue Planstraße ist.

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 Halle soll mit modernsten Gasdunkelstrahler, direktbefeuert, im Bereich der Fachwerkbinder an der Decke montiert, erfolgen. Die Heizung der Bürobereiche ist mit Unterstützung von Luft-Wasser-Wärmepumpen geplant. 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 AG, Mercedesstraße 120, 70327 Stuttgart

Betriebszeit: Die Betriebszeit beträgt 24h, an 6 Tagen je Woche:

Sonntag 22 Uhr bis Samstag 22 Uhr (3-Schichtbetrieb).

In der Nachtschicht ist die Anlieferung reduziert.

Ausweitung auf Betrieb an 7 Tagen je Woche in 24h je Tag derzeit

nicht geplant, aber optional möglich.

Mitarbeitende: Vollzeit Mitarbeitende (kaufmännisch und gewerblich):

zum Start des Serienprozesses je nach finaler Prozessplanung der

Logistikdienstleister und deren Effizienz: ca. 500 Mitarbeiter

davon gewerbliche Mitarbeitende: ca. 80% - 90% davon kaufmännische Mitarbeitende: ca. 10% - 20% Anteil männliche/weibliche Mitarbeitende: ca. 80%/20%

Max. mögliche Mitarbeitende gem. baulicher Auslegung der

Immobilie: 611

davon gewerbliche Mitarbeitende: ca. 80% - 90% davon kaufmännische Mitarbeitende: ca. 10% - 20% Anteil männliche/weibliche Mitarbeitende: ca. 80%/20%

Tätigkeiten:

Auf dem Gelände wird ein Internationales Konsolidierungszentrum (International Consolidation Center; ICC+) zur Steuerung der Logistikaktivitäten für das internationale Produktionsnetzwerk der Mercedes-Benz AG betrieben. Das Projekt ist für die Mercedes-Benz Supply Chain von hoher strategischer Bedeutung. Zu den Tätigkeiten im ICC gehören die Lagerung, die Sequenzierung und die Vormontage von Vorprodukten für die Automobilfertigung/-montage, die Cross-Dock Abwicklung inkl. Bahnverladung von o.g. Produkten sowie das Handling von in diesem Kontext anfallendem Leergut sowie die entsprechende Planung.

- Planungsaktivitäten im ICC:
 - o Planung von Fahrzeuganläufen und Modellpflegen
 - o Prozess-, Lager- und Montageplanung
- Prozessübersicht im Rahmen der Vollgut-Abwicklung:
 - o Wareneingang
 - o Zoll-Abwicklung
 - o Lagerung im Regallager
 - o Lagerung im Blocklager
 - Qualitätsprüfung inkl. Teilenacharbeit
 - Kommissionierung und Sequenzierung von Bauteilen, zum Teil mit Hebehilfe
 - Clearing & Umpacken

Warenausgang

- Prozessübersicht im Rahmen der wertschöpfenden Montagetätigkeiten:
 - Montieren (Positionieren und Anbringen von Verschraubungen, Schellen, Clips, u.ä.) von Anbauteilen und Komponenten
 - o Ansetzen und Fixieren von Schlauchleitungen o
 - o Installation von Elektronikleitungssätzen und Sensoren sowie Anlernen von Sensoren
 - o Erstellung von Drehmoment-beschränkten Schraubfällen
 - Ausführung von B-Schraubfällen (funktionskritische Verbindungen)
 - o Stecken von mechanischen Verbindungen
 - Absaugen und fachgerechte Weiterverwendung von Kühlflüssigkeiten mittels spezieller Anlagentechnik
- Prozessübersicht im Rahmen der Leergut-Abwicklung:
 - LG Vereinnahmung
 - LG Aufbereitung
 - o LG Reinigung
 - o LG Lagerung im Blocklager
 - o LG Versand
- Prozessübersicht im Rahmen der Cross-Dock Abwicklung
 - Entladung der LKW mit Vollgutmaterial
 - o Zwischenpufferung auf Vorstaufläche für ausgehende Shuttle
 - Planung erforderlicher Shuttle LKW für die Verbringung der Waren ins Zielwerk
 - o Beladung ausgehender Shuttle LKW
 - Interne Umfuhr von Vollgut für die Bahnverladung und von Leergut zur Leerguthalle
- Prozessübersicht im Rahmen der Bahnverladung
 - o Koordination der Rangierprozesse auf und vom Gelände
 - Entladung der Bahnumfänge und Verbringung in die Leergut- bzw. Vollgut-Halle
 - o Beladung der Bahnumfänge auf die Bahn
 - Abziehen der Tragwagen und Stellen von einem neuen Strang mit Bahnwagen
 - Interne Umfuhr von Vollgut für die Bahnverladung und von Leergut zur Leerguthalle

Verkehrsaufkommen: LKW Warenein- und Warenausgang

06-22 Uhr: ca. 439 LKW (40t) / Tag22-06 Uhr: ca. 99 LKW (40t) / Tag

Die Anzahl der LKW teilt sich auf folgende externe Transportkreisläufe auf:

- ca. 296 LKW (40t) / Tag Lieferanten-Transporte:
- Transporte von Lieferanten zum ICC und zurück; Anlieferung von Produktionsmaterialien in das ICC, Entladung an einer oder mehreren Entladepunkten innerhalb des ICCs und Verladung von Leergut für den Rücktransport.
- ca. 34 LKW / Tag Shuttle-Transporte (anteilig Megatrailer und ggf. Lang-LKW):
 - Transporte vom ICC zu den Werken der Mercedes Benz AG (Speyer, Kecskemét und ggf. weitere).
- ca. 208 LKW (40t) / Tag Nahverkehre:
- Transporte vom ICC zu den Werken Rastatt und ggf. Kuppenheim und Rücktransport von Leergut zum ICC. Mittelfristig ist hierbei im Rahmen eines Pilotprojektes der Einsatz von Elektro-LKW vorgesehen.

Bahnabwicklung

ca. 3-4 Rangiervorgänge (=vollen Strang vom Gelände abziehen und leeren Strang stellen) je Tag (nur Früh- und Spätschicht) für den Transport von Press- & Montageteilen vom ICC zum Standort Kecskemét (HU) (und ggf. weitere) inklusive der Leergutrückführung zum ICC.

Optional bis zu ca. 8 - 10 Rangiervorgänge am Standort möglich (nur Früh- und Spätschicht).

Interne Umfuhren

Zusätzlich zu den externen Transporten werden interne Umfuhren auf dem ICC Gelände durchgeführt:

- ca. 18 LKW (40t) Umfuhren vom ICC Lager zur Bahnverladehalle und anschließend mit Leergut beladen zur Leergut-Halle.
- ca. 57 Plattenwagen Leergut (Elektrofahrzeug) aus den internen Logistiklagern zur Leerguthalle.
- ca. 20 LKW (40t) von der Bahnhalle mit Vollgut zum ICC Lager und mit Leergut von der Leerguthalle zur Bahnhalle.

Gelagerte Materialien:

Es werden gängige Teile der Automobilindustrie gelagert, beispielsweise Kunststoffbauteile für die innere und äußere Ausstattung, Dämmmaterialien, Blechbauteile, Komponenten der Antriebseinheit (beispielsweise Motoren, Getriebe, Achsen) und Elektronikbauteile. Gelagerte Artikel werden nicht aus den Transportverpackungen entnommen (mit Ausnahme von speziellen qualitätsprüfenden Maßnahmen und Nacharbeiten). Der Großteil der gelagerten Artikel besteht aus Stoffen mit unbedenklicher Gefahrenbeurteilung und ohne besondere Anforderungen an die Lagerung. Ausnahmen stellen die folgenden Produktkategorien dar:

- Gefahrgüter für gängige Anwendungen in der Automobilfertigung, beispielsweise Airbags, Starterbatterien, Gasdruckfedern. Lagerung

- typischer Weise in speziell ausgelegten Behältern. Erwarteter durchschnittlicher Bestand von ca. 2.000 Ladungsträgern (ca. 5.500 m² Blocklagerfläche).
- Geschäumte Kunststoffe mit überdurchschnittlicher Brandlast. Mengen und Lagertypen finden im Brandschutzgutachten Berücksichtigung. Erwarteter durchschnittlicher Bestand von ca. 3.500 Ladungsträgern (ca. 4.000m², davon ca. 50% Regalfläche).
- Die Lagerung von Antriebsbatterien (z.B. EV-Li-Ionen-Batterien) ist nach aktueller Planung im ICC nicht vorgesehen; zukünftig ist eine derartige Umfangserweiterung aber möglich.
- Wassergefährdende Stoffe wie beispielsweise Öle, Lacke, Klebstoffe oder Klebstoffaktivatoren sind aktuell nicht für die dauerhafte Lagerung im ICC vorgesehen. Mit geringer Wahrscheinlichkeit ist eine zukünftige dauerhafte Lagerung einzelner Artikel in speziell geeigneten Behältern für Transport und Lagerung möglich. Im Rahmen der Cross-Dock Abwicklung ist der Umschlag dieser Stoffe in geringem Umfang ab Leistungsstart ICC Bischweier möglich.

Verwendete Materialien/ Stoffe: Ein geringer Anteil der gelagerten Artikel wird im ICC als einzelne Bauteile gehandhabt oder verwendet, beispielsweise im Rahmen von Sequenzier- und/ oder (Vor-)Montage-Vorgängen. Darunter fallen die folgenden Kategorien:

- Komponenten der Antriebseinheit (beispielsweise Hinterachsen und Motoren).
- ESD-empfindliche Elektronik-Bauteile.
- Komponenten des Kühlsystems
- Kunststoff- und Blechbauteile allgemein.
- Die Sequenzierung von Antriebsbatterien (Li-Ionen-Batterien) inkl. eventueller Vormontagetätigkeiten ist nach aktueller Planung im ICC nicht vorgesehen, mit geringer Wahrscheinlichkeit aber zukünftig möglich.
- Die Verwendung von Klebstoff-Aktivator-Flüssigkeit in sehr geringen Mengen im Rahmen von speziellen Vormontagen ist aktuell nicht geplant, mit geringer Wahrscheinlichkeit aber zukünftig möglich.
- PKW-Kühlwasseradditive können im Rahmen von Vormontagetätigkeiten zur Entsorgung anfallen.

Lagertypen:

In den Vollgut-Lagerbereichen sind Blocklager- und Regallagerflächen vorgesehen; für Regallagerfläche wird voraussichtlich ca. 10% bis 30% der Hallenflächen (ohne Verladetunnel) veranschlagt.

Abfall und Entsorgung:

Metalle, Papier/ Pappe, Holz, Kunststoffe und Hausmüll werden in separaten Containern im AWZ (Abfall-Wirtschafts-Zentrum) gesammelt und entsorgt.

Hofflächen:

Die befestigten Hofflächen werden als Fahrwege, Abstellfläche für Fahrzeuge und Müllpressen für Recycling und Abfallentsorgung

genutzt.

5.4 Gegenüberstellung der bisher geltenden und neuen Festsetzungen

Eine entsprechende Tabelle oder Auszüge daraus werden in der weiteren Bearbeitung ergänzt und als Anlage zum Umweltbericht geführt.

5.5 Allgemeines zu Gutachten und Untersuchungen des Vorentwurfsstandes

Die in den folgenden Kapiteln zitierten und der Begründung als Anlage beigefügten Gutachten (Verkehrsgutachten, Schallgutachten, Untersuchung zur Entwässerung, Luftund Klimagutachten) betrachten

- sowohl den Bereich des ehemaligen Spanplattenwerks sowie Flächen für die verkehrliche Erschließung im Bereich der Nassenackerstraße und der Rauentaler Straße im Hinblick auf den in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplan "ICC Bischweier"
- als auch Flächen im Norden des ehemaligen Spanplattenwerks samt Erschließungsflächen im Bereichen des Angebotsbebauungsplans "Gewerbegebiete an der B 462 und Sondergebiet Spanplattenwerk, 4. Änderung in Bereichen der Teilflächen Hardrain und Uchtweide"

noch gemeinsam.

Da die beiden Bebauungsplanverfahren separat und formal eigenständig durchgeführt werden müssen, wird die Begutachtung im weiteren Verfahrensverlauf getrennt erfolgen. Es wird somit spezifisch für jedes der beiden Verfahren das jeweilige Plangebiet in einem eigenständigen Gutachten separat betrachtet.

Diese separaten Gutachten werden erst zum nächsten Verfahrensschritt, also für die Öffentlichkeitsbeteiligung und Trägeranhörung nach §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB vorgelegt werden.

Gleiches gilt für den Umweltbericht. Jedoch wurde die Bilanzierung des Eingriffs und des Ausgleiches bereits bezogen auf das jeweilige Bebauungsplangebiet durchgeführt.

5.6 Verkehrskonzept des Vorhaben ICC (Straße, Bahn, intern)

Durch das Bauvorhaben soll eine Bündelung von 10 Lagerstandorten im Großraum Rastatt ermöglicht werden. So werden die Logistikverkehre in der Fläche entlastet, so dass insgesamt weniger Verkehr auf den Verkehrswegen in der Region zu erwarten ist.

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 die neu herzustellende Erschließungsstraße anfahren. Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird derzeit eine Untersuchung der internen Verkehrsflüsse auf dem Grundstück durchgeführt. Diese Überprüfung wird begleitend zum Verfahren durchgeführt und eventuelle Änderungen des Konzeptes im weiteren Verfahren eingearbeitet.

Anhand des Verkehrskonzeptes des Betreibers wird eine Prognoserechnung aller

Verkehrsarten durchgeführt und in einem Gutachten dargestellt (Willaredt Ingenieure, Sinsheim, Stand März 2023). 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 kann.

Grundlage sind die Verkehrszählungen des Büro Messtechnik Mehl vom 12.10.2021 und

Die Erschließung des in diesem Bericht untersuchten Grundstückes für Panattoni erfolgt über eine neu herzustellende Erschließungsstraße von der Rauentaler Straße

über eine neu herzustellende Erschließungsstraße von der Rauentaler Straße (Kreisstraße K3714) und anschließend auf die Bundesstraße B462. Der Ortsbereich von Bischweier ist nicht unmittelbar betroffen.

Im innerstädtischen Bereich stellen die Knotenpunkte die kapazitätsbeschränkenden Elemente dar. Die freie Strecke zwischen zwei Knotenpunkten besitzt üblicherweise 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 Uchtweide/ Rauentaler (Einmündung), K3714/ Auffahrt B462 Fahrtrichtung Nord (Einmündung), die Ein- und Ausfahrten der B 462 (planfreie Teilknotenpunkte), die Knotenpunkt 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. Bei allen Knotenpunkten wurden die Berechnungen für dieSzenarien "Morgenspitze" und "Abendspitze" durchgeführt. Insgesamt wurden somit 54 Nachweise mit dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, FGSV 2015) durchgeführt.

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 keine baulichen Maßnahmen notwendig, um die zusätzlichen Verkehre abzuwickeln. Im Zuge des Bürgerforums ergab sich, dass der Knotenpunkt Uchtweide/Rauentaler Straße zukünftig in Richtung Bischweier (statt ins Gewerbegebiet) Vorfahrt haben soll. Dies wurde in die Untersuchung des Gutachtens entsprechend übernommen. Daraus ergaben sich keine Veränderungen der Ergebnisse, der QSV A ist unverändert geblieben. Es wird dennoch vorgesehen, den Knotenpunkt entsprechend anzupassen. Weitergehende Untersuchungen werden im weiteren Verfahren durchgeführt. Um eventuelle Ausbaumöglichkeiten innerhalb des Geltungsbereiches des

14.12.2021.

vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zu ermöglichen, werden die an die Rauentaler Straße angrenzenden Flächen vorsorglich mit in den Geltungsbereich integriert.

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 sind in ausreichender Anzahl bemessen, sodass während den Betriebszeiten kein Rückstau in das Gewerbegebiet zu erwarten ist."

Aus verkehrstechnischer Sicht kann laut Gutachten der Nutzung als Internationales Konsolidierungszentrum als verträglich für das Straßennetz betrachtet werden.

Zusätzlich zu den getroffenen Maßnahmen zur Optimierung der Verkehre wird der Betreiber ein Mobilitätskonzept erarbeiten. Nach diesem Konzept können die PKW-Fahrten auf insgesamt 500 PKW-Fahrten (250 An- und Abfahrten) pro Tag reduziert werden. Zusätzlich 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 laut Gutachter den Worst-Case-Fall dar.

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. Um genügend Pufferfläche zu erhalten und für wartende Fahrzeuge / Fahrer geordnete und mit Sanitär- und Duschanlagen versehene Ruheplätze zu sorgen, werden im Norden der Gebäude LKW-Stellplätze und 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.

Auch die verkehrliche Einschätzung der Erweiterung der Firma Dambach Lagersysteme wurde im Gutachten vorgenommen. Berücksichtigt wurde dabei die geplante verkehrliche Trennung der Verkehrsflüsse zu dieser Erweiterung und zum ICC. Mit der Erweiterung treten zentrale Auswirkungen nach der Prognose vor Allem auf den Knotenpunkt K3714 (Rauentaler Straße) / Uchtweide. Laut Gutachten hat dieser Knotenpunkt in der Prognosebetrachtung "die Leistungsfähigkeit QSV A erreicht. Auch die nachfolgenden Knotenpunkte in Verbindung mit der B462 haben mit QSV A bis C eine hohe Leistungsfähigkeit. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Knotenpunkte und das Straßennetz eine ausreichend hohe Restkapazität bereitstellen, um den zusätzlichen Verkehr der Dambach-Erweiterung aufzunehmen" (Willaredt-Ingenieure März 2023).

5.7 Schallschutzkonzept

Lärmschutzgutachten mit Lärmkontingentierung

Für die Belange des Schallschutzes wurde das schalltechnische Gutachten zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan "ICC Bischweier" und den zulässigen Nutzungen im Gewerbegebiet an der B 462 durch das Ingenieurbüro Arnulf Bührer, Gera, Stand 10.

März 2023 erstellt. Dieses Gutachten ist als Bestandteil der Begründung zum hier vorliegenden Bebauungsplan als Anlage beigefügt. Im weiteren Verfahren werden die Betrachtungen jeweils den beiden benachbarten Bebauungsplänen zugeordnet und getrennt.

Das Gutachten untergliedert sich in mehrere Teile.

Im Teil 1 wird für die Vorhabenfläche des "ICC Bischweier" eine Geräuschkontingentierung nach DIN 45691:20006-12-erarbeitet. Die hieraus resultierenden Emissionskontingente und Zusatzkontingente werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt.

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.

Im Teil 3 wird der Neubau einer öffentlichen Straße innerhalb des Plangebiets 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.

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
- Identifikation der in der Umgebung des zu kontingentierenden Gebiets vorhandenen und geplanten schutzwürdigen Nutzungen und Auswahl der für diese Gebiete maßgeblichen Immissionsorte
- 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 Vorhabenfläche des "ICC Bischweier". Die Vorhabenfläche gliedert sich in die Teilflächen TF Nord und TF Bahn. Die Teilfläche TF Nord umfasst die 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.

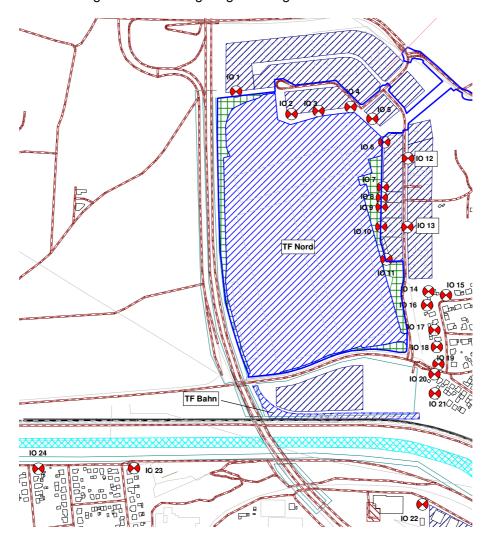


Abbildung mit Lage der Teilflächen TF Nord und TF Bahn sowie der maßgeblichen Immissionsorte, Quelle Schallgutachten Bührer, März 2023

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 Betriebswohnungen ausnahmsweise zulässig und tatsächlich vorhanden sind. Die Immissionsorte IO 14, IO 19 und IO 21 liegen in einem festgesetzten Mischgebiet, der 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 und IO 24, 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 Gewerbebetriebeund -gebiete ermittelt. Dazu wurden die folgenden Gewerbegebiete berücksichtigt:

Gemeinde Bischweier

- Bebauungsplan "Gewerbegebiete an der B 462"
- Bebauungsplan "Nassenacker"
- Bebauungsplan "Steinkopf"

Stadt Kuppenheim

- Bebauungsplan "Hardrain"
- Bebauungsplan "Altwasser, Lochacker, Obere Eichet"
- Bebauungsplan "Bahnhofstraße"
- Gewerbenutzungen an der Neufeldstraße und der Straße Zum Murgdamm
- Gewerbenutzungen an der Industriestraße

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	Größe der schallabstrahlenden Fläche	Emissionskontingent in dB		
		L _{EK} Tag (6.00 - 22.00 Uhr) in dB(A)/m²	L _{EK} Nacht (22.00 - 6.00 Uhr) in dB(A)/m²	
TF Nord	179.950 m²	60	44	
(Bereich Nördlich der Kreisstraße K3713)				
TF Bahn	5.163 m²	55	0	
(Bereich Bahnanlage südlich der Kreisstraße K3713)				

Tabelle 1

Emissionskontingent L_{EK} für den Tag (06.00 - 22.00 Uhr) und die Nacht (22.00 - 06.00 Uhr) in dB(A)/ m^2 , Quelle Schallgutachten Bührer, 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 Zuund 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. Nach dem Gutachten sind in die unterschiedliche Richtung die in der nachfolgenden Tabelle 2 genannten Zusatzkontingente möglich. Die nachfolgende Abbildung zeigt die relevanten Sektoren für die Zusatzkontingente.

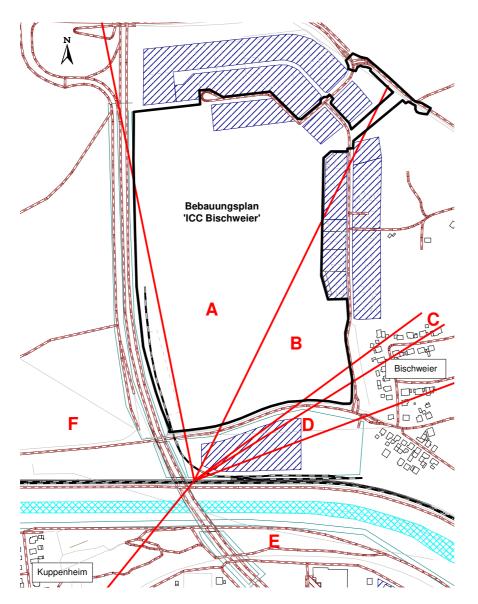


Abbildung mit Darstellung der Richtungssektoren für die Schallkontingentierung, Quelle Schallgutachten Bührer, 2023

Sektor	Winkel in Grad*			
	Anfang	Ende	Teilfläche Nord Tag (6.00 – 22.00 Uhr)	Teilfläche Nord Nacht(22.00 - 6.00 Uhr)
А	348	26	7	22
В	26	53	6	6
С	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 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 Bührer, März 2023

Das Plangebiet wird durch Festsetzung entsprechend den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens in der Art gegliedert (TF Nord - Bereich nördlich der Kreisstraße und TF Bahn - Bahnflächen südlich der Kreisstraße), dass nur Betriebe und Anlagen zulässig sind, deren Geräuschemissionen einschließlich des Fahrverkehrs auf der Vorhabenfläche je Quadratmeter Grundfläche (= Baugebietsfläche ohne Festsetzungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB) die in der Planzeichnung festgesetzten und in o.g. Tabelle genannten Emissionskontingente LEK nach DIN 45691 weder tags (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) noch nachts (22.00 Uhr - 06.00 Uhr) überschreiten.

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

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 kleinen 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).

Auch wird festgesetzt, dass die Übertragung von Emissionskontingenten einer Teilfläche auf eine andere Teilfläche möglich ist. Dabei ist durch Baulast sicherzustellen, dass das übertragene Emissionskontingent nur einmal in Anspruch genommen wird. Hierdurch soll ermöglicht werden, dass der Eigentümer eines Grundstücks A, dessen Betrieb nicht das gesamt Emissionskontingent in Anspruch nimmt (da er beispielsweise in der Nacht nicht tätig ist), das nicht benötigte Emissionskontingent einem Betrieb B zur Verfügung stellt, der in der Nacht intensiver tätig sein möchte als dies nach dem Emissionskontingent seines Betriebsgrundstücks zulässig wäre. Die Möglichkeit der Übertragung von Emissionskontingenten ist auf Seite 9 der DIN 45691:2006-12 verankert.

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
- 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. Luft-absorption, 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 immissions-wirksame 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.

Im Falle eines Vorhabenbezogenen Bebauungsplan 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 vorhabenbezogen Bebauungsplanes "ICC Bischweier" erbracht.

Nachweis der Einhaltung der im Bebauungsplan festgesetzten Emissionskontingente und Zusatzkontingente des konkreten Vorhabens "ICC Bischweier", bauliches und betriebliches Schallschutzkonzepts des Vorhabens "ICC Bischweier" - Teil 2 des Gutachtens

Durch die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzte Geräuschkontingentierung 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- und der PKW-Stellplätze (306 St) im nördlichen Teil der Vorhabenfläche. In diesem Bereich sind außerhalb des Geltungsbereichs nach den entsprechenden Bebauungsplänen keine Wohnungen von Betriebsinhabern zulässig.
- 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 Grundstücksituation 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 einer Schallschutzwand an der Südostecke der Halle 1 und dem Verladetunnel 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 ca. 306 Stellplätzen im nordöstlichen Bereich des Betriebsgeländes, Süd- und Ostfassade geschlossen
- Außenwände als Stahl-Kassettenwände
- Dächer Verladetunnel mit extensiver Dachbegrünung
- schallabsorbierende Ausführung der Dächer der Verladetunnel
- Schallabstrahlung von technischen Anlagen entsprechend Kapitel 2.4.5 des Schallgutachtens
- schallabsorbierende Ausführung des Vordachs an dem Verladetunnel Halle 1 Süd und des Vordachs an dem Verladetunnel zwischen Halle 1 und 2 Süd
- geschlossene Wand unter dem Vordach des Verladetunnels der Halle 1 in Richtung Osten
- Schallschutzwand mit einer Länge von 73 m an der südöstlichen Ecke der Halle 1 (in der Planzeichnung zum Bebauungsplan dargestellt, Länge 62 m in Längsausrichtung und 12 m in Querausrichtung) und einer Höhe von 5,0 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 Betriebsbeschreibung mit 439 LKW zwischen 6 und 22 Uhr und 99 LKW zwischen 22 und 6 Uhr bzw. dem Verkehrskonzept der EMPORIAS management consulting GmbH & Co. KG, Stand März 2023
- Frequentierung des Parkhauses mit 588 Bewegungen im Tagzeitraum und 122 Bewegungen in der lautesten Nachtstunde
- Ausschluss nächtlicher Zu- und Abfahrten von Eisenbahnen auf der Teilfläche TF Bahn
- Tore der Bahnverladehalle im Nachtzeitraum geschlossen
- Beschränkung der zulässigen Bahnfahrten auf 10 Zu- und Abfahrten von Eisenbahnen tags
- 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 8½ 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 Schallschutzwand im Südosten der Halle 1 wird 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.

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

Im Teil 3 des schalltechnischen Gutachtens wurden die Auswirkungen der neu zu errichtenden Erschließungsstraße zwischen der Zufahrt zum "ICC Bischweier" und der Rauentaler Straße (Straßenlänge ca. 130 m) untersucht.

Die Untersuchung erfolgt, da beim Bau 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 16 Bundes-Immissionsschutzverordnung.

Auf den zu untersuchenden Straßen treten folgende Frequentierungen auf:

Straßenabschnitt	Durchschnitt- liche tägl. Verkehrsstärke	Schwer- verkehr	Frequen- tierung Nacht	Schwer- verkehr
Rauentaler Str Einfahrt ICC	2.300 Kfz/24 h	52,3 %	500 Kfz	41,4 %
Einfahrt ICC - Hardrain	450 Kfz/24 h	25,0 %	20 Kfz	30,0 %
Uchtweide	400 Kfz/24 h	7,4 %	70 Kfz	-

Tabelle 3 Frequentierung der untersuchten Straßen, Quelle Schallgutachten Bührer, 2023

Im Bereich der angrenzenden Gewerbegebietsflächen GE 2 des rechtskräftigen Bebauungsplans ergeben sich zwar durch den öffentlichen Straßenverkehr Beurteilungspegel von bis zu 64 dB(A) am Tag und 61 dB(A) im Nachtzeitraum. Da auf diesen Flächen entsprechend dem Bebauungsplan eine Wohnnutzung ausgeschlossen ist, besteht hier keine erhöhte Schutzbedürftigkeit im Nachtzeitraum, so dass der für den Tagzeitraum geltende Immissionsgrenzwert von 69 dB(A) im Tag- und Nachtzeitraum unterschritten wird.

Auf den sonstigen Gewerbegebietsflächen, in denen eine Wohnnutzung ausnahmsweise zulässig ist, sowie in dem an der Wiesenstraße gelegenen Mischgebiet und allgemeinen Wohngebiet werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BlmschV durch den öffentlichen Straßenverkehr unterschritten.

Somit kommt es laut Gutachten zu keinen unzulässigen Beeinträchtigungen.

Zunahme Straßenverkehrslärms auf öffentlichen Straße – Teil 4 des Gutachtens

Das "ICC Bischweier" wird von 439 Lkw am Tag (6.00 – 22.00 Uhr) und 99 LKW in der Nacht (22.00 – 8.00 Uhr) angefahren. Hieraus resultieren 878 Lkw-Bewegungen (Zu- oder Abfahrt) am Tag und 198 Lkw-Bewegungen in der Nacht. Die Pkw-Bewegungen verteilen sich auf 588 Pkw-Bewegungen (Zu- oder Abfahrten) am Tag und 122 Bewegungen in der Nacht zum Parkhaus. Durch diese zusätzlichen Verkehrsbewegungen nimmt der Straßenverkehrslärm auf den Straßen im Bereich des Plangebietes entsprechend zu. Ferner ist der Neubau einer Verbindungsstraße zwischen der Rauentaler Straße und der Werkseinfahrt zum ICC Bischweier 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 B642 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 Rauentaler Straße), in Richtung Kuppenheim, in Richtung B462 Süd und in Richtung B462 Nord. Hieraus ergibt sich folgende Verteilung der Pkw:

			Nord	Süd	Ost	West
			(B462)	(B462)	(Bischweier)	(Kuppenheim)
06:00 Uhr	Anfahrt	147	37	37	37	36
	Abfahrt	68	17	17	17	17
	Summe	215	54	54	54	53
	Anfahrt	25	7	6	6	6
08:00 Uhr	Abfahrt	0	0	0	0	0
	Summe	25	7	6	6	6
14:00 Uhr	Anfahrt	128	32	32	32	32
	Abfahrt	147	37	37	37	36
	Summe	275	69	69	69	68
16:00 Uhr	Anfahrt	0	0	0	0	0
	Abfahrt	25	7	6	6	6
	Summe	25	7	6	6	6
22:00 Uhr	Anfahrt	68	17	17	17	17
	Abfahrt	128	32	32	32	32
	Summe	196	49	49	49	49
Summe		736	186	184	184	182

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

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass an keinem der Wohngebäude mit einer Zunahme des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) und gleichzeitig der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV überschritten wird. Auch wird an keinem Wohngebäude der für die Gesundheitsgefahr bzw. die grundrechtliche Zumutbarkeit kritische Wert von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht nach 16. BImSchV erstmalig erreicht.

Lediglich an einem Immissionsort in der Stadt Kuppenheim an der Friedrichstraße wird ein Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) in der Nacht um maximal 0,3 dB(A) geringfügig erhöht.

Somit sind an allen Immissionsorten mit Ausnahme dieses Immissionsorts die hilfsweise herangezogenen Anforderungen der TA Lärm und der 16. BImSchV erfüllt.

Die Situation am Immissionsort an der Friedrichstraße bedarf einer besonderen Betrachtung. Hier liegen die Beurteilungspegel bereits im Nullfall bei einem Wert von 69,5 dB(A) gerundet 70 dB(A) am Tag und 61,8 dB(A) gerundet 62 dB(A) in der Nacht. Somit werden die nach der 16. BImSchV kritischen Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bereits ohne den Verkehr des "ICC Bischweier" erreicht oder überschritten. Nach Gutachten resultiert der zu erwartende zusätzliche Verkehr ausschließlich aus dem Mitarbeiterverkehr mit PKWs (bei konservativem Ansatz erfolgt eine Erhöhung um 150 Kfz am Tag und 50 Kfz in der Nacht). Die Zunahme des Straßenverkehrslärms am Tag führt zu einer zahlenmäßigen Erhöhung des Beurteilungspegels von 0,1 dB(A) und ist mit maximal 0,3 dB(A) in der Nacht sehr gering. Sie führt laut Gutachter zu keinem Anstieg der gerundeten Beurteilungspegel. So werden Pegelzunahmen in dieser Größenordnung für die Bewohner an der Friedrichstraße als nicht wahrnehmbar eingestuft.

Die Erhöhung an der Friedrichstraße (Immissionsort 17) wird im Gutachten als geringfügig und zumutbar eingestuft. Im Gutachten wird jedoch empfohlen, auf den Baulastträger der Friedrichstraße zuzugehen, um eine Anordnung von Tempo 30 km/h auch für den nördlichen Bereich der Friedrichstraße ab der Favoritestraße zu erreichen. Im südlichen Bereich ist bereits eine entsprechende Einstufung erfolgt.

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.

5.8 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 weiteren Verfahren in Abstimmung mit der Gemeinde und dem Landratsamt verfeinert wird.

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.

Im Zuge der Konkretisierung werden im weiteren Verfahren für den Bereich des Vorhabens ICC Freiflächenpläne mit Gestaltungsmaßnahmen insbesondere für von außen wirksame Bereiche wie z.B. entlang der Kreisstraße erstellt. Für den Angebots-Bebauungsplan werden entsprechende Festsetzungen zur Grünordnung formuliert.

5.9 Energiekonzept für das Vorhaben ICC

Die Beheizung der Hallen wird mit energieeffizienten direktbefeuerten Gasdunkelstrahlern erfolgen. Unterstütz 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 für die Photovoltaik herangezogen werden zusätzlich mit einer extensiven Begrünung versehen werden, wird die ökologisch und wirtschaftlich beste Lösung gewählt.

Die Inhalte des Energiekonzeptes werden im weiteren Verfahren ergänzt bzw. werden Bestandteil des Vorhabenplanes / Bauantrag.

5.10 Entwässerungskonzept für das Vorhaben ICC

Die auf dem Grundstück vorhandenen Entwässerungseinrichtungen werden für das Vorhaben weiterverwendet.

Zur Einschätzung der Schmutzwasser- und Niederschlagswassersituation und den Auswirkungen des Vorhabens wird derzeit ein entsprechendes Entwässerungskonzept erstellt (Ingenieurbüro Holzem & Hartmann GmbH, Neunkirchen-Seelscheid, 10.03.2023). Im Zuge der Bearbeitung erfolgen Abstimmungen mit der Gemeinde und dem Landratsamt Rastatt, dessen Ergebnisse im weiteren Verfahren hier ergänzt werden.

Im Gutachten werden die bestehenden Entwässerungseinrichtungen beschrieben und Lösungen für die zukünftige Entwässerung benannt. Nach Möglichkeit sollen bestehende Entwässerungseinrichtungen weiter genutzt und in die Neuplanung integriert werden. Der bauliche und technische Zustand dieser Anlagen ist im weiteren Verlauf der Planung noch weiter zu untersuchen.

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." (Holzem & Hartmann GmbH)

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 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) 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 2.450 m³. Wenn das bereits vorhandene Rückhaltebecken angerechnet wird, ergibt sich ein zusätzliches Volumen von rund 1.500 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 genaue Art der Ausführung des erforderlichen Speichervolumens (Stauraumkanal oder Fertigteilbauwerk) wird im Zuge der weiteren Planungen und Verfeinerung des Konzeptes festgelegt.

Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100:

Im Zuge der weiteren Planung muss der 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).

Zum derzeitigen Zeitpunkt sind durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen der gemeindlichen Infrastruktur ersichtlich.

5.11 Brandschutzkonzept für das Vorhaben ICC

Zur Erarbeitung eines Brandschutzkonzeptes wurde ein externes Büro eingeschaltet, dessen Ergebnisse nach Abstimmung mit den zuständigen Trägern im Zuge der weiteren Bearbeitung ergänzt bzw. Bestandteil des Vorhabenplanes / Bauantrages werden.

5.12 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 Verwertungskonzepts 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.

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. 23,70 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.

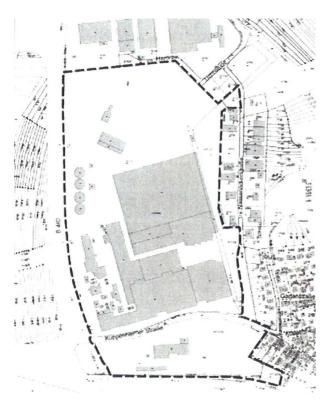


Abb.: Darstellung des Geltungsbereiches nach Gemeinderatsbeschluss vom 18.06.2020

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 und eine Bahnverladehalle inkl.
 Büroflächen, Aufenthaltsräumen und Sozialflächen, 1 OEP-Gebäude
 (Gebäude im Bereich der LKW-Stellplätze zur Verwaltung der Logistik) sowie 1 Pförtner-Gebäude
- Verladetunnel, die die Hallen flankieren bzw. miteinander verbinden
- LKW-Warte- und Ruheplätze mit Sanitäreinrichtungen sowie PKW-Stellplätze einschließlich Parkdeck mit deren Zufahrt
- Gleisanlage einschließlich der erforderlichen bahntechnischen Anlagen
- Versickerungsanlagen von Niederschlagswasser
- private Grünflächen mit Pflanzgebots- und Maßnahmenflächen
- Photovoltaikanlagen
- Werbeanlagen
- alle für die genannten Vorhaben notwendigen Einrichtungen, Anlagen und Nebenanlagen wie z.B. Sprinklertanks, Sprinkleranlagen, Wärmepumpe, Schallschutzwände etc.

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 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 für die Berechnung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan bildet nicht die gesamte Grundstücksfläche, sondern nur die Vorhabenfläche außerhalb sich ebenfalls auf dem Grundstück befindlichen privaten Grünflächen. Daraus folgt, dass weiterhin ein wesentlicher Anteil der Gesamtgrundstücksfläche unbefestigt bzw. begrünt bleibt, die Vorhabenfläche selbst durch die intensive Nutzung jedoch kaum nicht überbaute bzw. genutzte Flächen aufweist.

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 Plagebiet (GRZ 1) wird 0,8 festgesetzt.

Für die entsprechend § 19 Abs. 3 BauNVO zulässige Überschreitung der festgesetzten Grundflächenzahl für z.B. Stellplätze und Zufahrten wird eine Obergrenze von 0,9 festgesetzt (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.

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, anderseits 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 Gebäudehöhe vereinheitlicht und insgesamt deutlich niedriger als bisher zulässig sein.

Im Bereich südlich der Kreisstraße sind keine Gebäude vorgesehen. Die Vorhabenfläche wird ausschließlich für die Bahntrasse der Gewerbegleise 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 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 der einzelnen Hallen (EFH-Niveau der geplanten Bebauung) wurden unter Berücksichtigung der Verwertung der vorhandenen Abbruch-Baustoffe der bestehenden Hallen (Betonbruch-Recycling) festgelegt. Ziel ist, einen weitgehenden Massenausgleich auf dem Grundstückherzustellen 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.

6.4 Bauweise im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Um die für das Vorhabengebiet erforderlichen Baukörper mit Längen über 50 m zuzulassen, gilt die offene 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 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 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 "Vorhabenflächen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. außerhalb privater Grünflächen" dargestellte Flächen können für Zufahrten 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 im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

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. Derzeit wird geprüft, ob die internen Verkehrsabläufe zu gegenseitigen Konflikten führen können. Diese Überprüfung wird begleitend zum Verfahren durchgeführt und eventuelle Änderungen des Konzeptes im weiteren Verfahren eingearbeitet.

An der Kreisstraße (Kuppenheimer Straße) wird nur eine Notausfahrt im Havariefall sowie an der Nassenackerstraße eine Noteinfahrt in das nördliche Vorhabengebiet geplant.

6.8 Bauverbotszonen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Entlang der Bundestraße sowie entlang der Kreisstraße werden entsprechend § 22 des Straßengesetzes Baden-Württemberg Bauverbotszonen (entlang der Bundesstraße 20 m, entlang der Kreisstraße 10 m) festgesetzt und in der Planzeichnung dargestellt. Wie unter Punkt 6.5 – überbaubare Grundstücksflächen - beschrieben, sind in den Überschneidungsbereichen der durch Baugrenzen abgegrenzten Bauflächen und den Bauverbotszonen nur Gleisanlagen zulässig.

6.9 Bestehende Leitungen / Fahr- und Leitungsrechte im vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Im Plangebiet sind zahlreiche übergeordnete Leitungen im Bestand vorhanden, die alle weitergenutzt werden sollen. Deshalb werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sämtliche bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan enthaltene Darstellungen von Flächen für Leitungsrechte unverändert 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 größtenteils in den privaten Grünflächen. In den grünordnerischen Festsetzungen wird darauf Rücksicht genommen und die dazu erforderlichen Beeinträchtigungen wie z.B. Befestigungen beschrieben.

6.10 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. Nach weiterer Ausplanung dieser Straße können im weiteren Verfahren die begleitenden Verkehrsgrünflächen präziser erfasst und auch festgesetzt werden. Dadurch sind Verbesserungen in der Eingriff/Ausgleichs-Bilanz zu erwarten

7 BEGRÜNDUNG DER ÖRTLICHEN BAUVORSCHRIFTEN

Werbeanlagen

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 sollen hier regulierend wirken. Um diesen möglichen Einfluss zu begrenzen, werden aus städtebaulichen und insbesondere ökologischen Gründen Vorgaben für die Art von Werbeanlagen getroffen.

Niederschlagswasserbehandlung

Für die Behandlung von Niederschlagswasser werden derzeit vertiefende Untersuchungen durchgeführt. Eventuelle Vorgaben werden im weiteren Verfahren hier ergänzt.

In jedem Fall sind im Zusammenhang mit einer naturverträglichen Regenwasserbewirtschaftung 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.

8 SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN

8.1 Lärmschutz

Die Anforderungen an den Schallschutz gegen Außenlärm werden im Schallgutachten des Ingenieurbüros Bührer (Schall-Immissionsschutz zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan, Ingenieurbüro Arnulf Bührer, Gera, Stand März 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.

Das Gutachten kommt bei der Betrachtung zum Ergebnis, dass die maßgeblichen Geräuschquellen im Einflussbereich des Plangebiets "ICC Bischweier" und des Gewerbegebietes 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 März 2023 genannten Verkehrsbelastung und Verteilung der Verkehre herangezogen.

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 Schallleistungspegel 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 74 dB(A)."

Die maßgeblichen Außenlärmpegel ausgehend von dem Straßenverkehr 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 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 erste Ergebnisse als Zwischenstand vorliegen (iMA Richter & Röckle GmbH & Co. KG, Freiburg, Stand 10.03.2023).

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, Kaltfuftabflüsse, 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 Endbericht des

Gutachtens vertieft und können nach Vorliegen der Modellrechnungen räumlich besser zugeordnet werden.

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 Wohngebieteim 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. BlmSchV werden sicher eingehalten."

9 BELANGE DES UMWELTSCHUTZES

9.1 Baugrund und Altlasten (Bodenschutzgesetz)

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.

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.

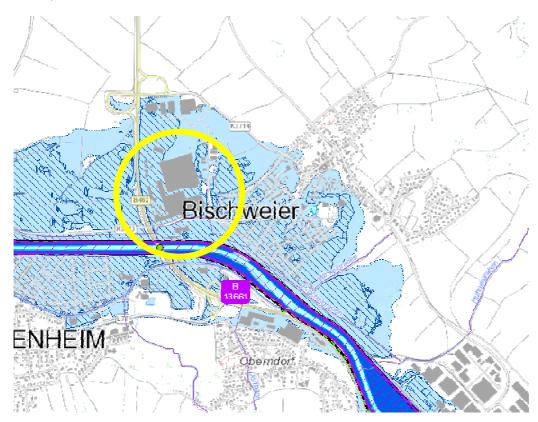


Abbildung Auszug aus der Hochwassergefahrenkarte für den Bereich Bischweier (Veröffentlichung LUBW, Internet)

Wasserschutzgebiete

Das Vorhaben sowie auch der Planbereich des Gewerbegebietes befindet sich innerhalb des festgesetzten Wasserschutzgebietes Rheinwaldwasserwerk 43, Schutzzone IIIB.

9.4 Klimaschutz und Klimaanpassung (Photovoltaik, Energieladestationen)

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 Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg im Oktober 2021 rückt die Klimaschutzziele weiter in den Vordergrund.

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. Gleichzeitig werden im derzeit entwickelten Energiekonzept Maßnahmen zur Energieeffizienz bei den Betriebsabläufen, Ressourcenschonung in sämtlichen Bereichen und zukunftsträchtigen Technologien gesucht und vorgegeben.

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.

Die Ergebnisse werden im Zuge der weiteren Bearbeitung ergänzt bzw. werden Bestandteil des Vorhabenplanes / Bauantrag.

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 werden sollen.

Derzeit werden entsprechende Untersuchungen und Berechnungen durchgeführt, deren Ergebnisse im Laufe des Verfahrens ergänzt werden (siehe Kapitel 5.8).

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 und im weiteren Verfahren ergänzt. Es handelt sich dabei um die Weiterführung der bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen, die derzeit überprüft, mit dem Landratsamt abgestimmt und entsprechend ausformuliert werden.

Maßnahmenflächen M1 und M2:

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.

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. Nach Errichtung des Internationales Konsolidierungszentrum werden diese Kästen an den Standort Bischweier umgehängt. Mit dem Anbringen von Fledermausquartieren wird der Quartierverlust an den Hallen im Geltungsbereich ausgeglichen (CEF-Maßnahme A2).

Dachbegrünung

Neben der Festsetzung von Pflanz- und ökologischen Gestaltungsmaßnahmen bildet die Dachbegrünung einen wesentlichen Beitrag zur Kompensation insbesondere für die Schutzgüter Boden und Wasser. So ist für die Gebäude im nördlichen Planbereich des Vorhabens ICC ein zu begrünender Dachflächenanteil von mindestens 42.500 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.

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 PFG4

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 die Bestandsbäume entlang der Kreisstraße, 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.

Fassadenbegrünung

Derzeit wird ein Begrünungskonzept für das Vorhaben ICC erstellt, in dem auch Fassadenbegrünungen Berücksichtigung finden. Entsprechende Vorgaben, auch für den Planbereich des Gewerbegebietes, werden in den textlichen Festsetzungen formuliert.

9.8 Umweltbericht

Begleitend zur Planaufstellung wird ein Umweltbericht erarbeitet (IUS Weibel & Ness GmbH, Heidelberg). Im Folgenden werden die Methodik und inhaltliche Gliederung des Berichtes sowie die landespflegerischen Ziele beschrieben (verfasst von IUS, Stand März 2023). Der Umweltbericht mit den entsprechenden Inhalten und Ergebnissen bildet später einen eigenständigen Teil der Begründung. Im Zuge der weiteren Bearbeitung wird hier eine Zusammenfassung des Berichtes eingefügt.

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

§ 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

Umweltbelange gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 a) – i) und § 1a BauGB Abs. 2 und Abs. 3

§ 1 Abs. 6 Nr. 7 i) BauGB:

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a bis d

§ 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

§ 1a Abs. 2 BauGB:

Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden

§ 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

§ 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

§ 1a Abs. 3 BauGB:

Vermeidung und Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts (Eingriffsregelung)

§ 1a Abs. 4 BauGB:

Erhaltungsziele und Schutzzweck von Natura 2000-Gebieten

§ 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.

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 werden. Zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Belange wird eine Artenschutz-Verträglichkeitsuntersuchung erstellt.

Derzeit liegen die Ergebnisse von orientierenden Begehungen aus dem Jahr 2020 vor. Für das Jahr 2022 und 2023 sind weitere Bestandserfassungen vorgesehen. So wird 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 Ruderalflächen im Bereich des ehemaligen Sägewerks durchgeführt.

Zur Einschätzung des Habitatpotentials der Grünflächen erfolgt weiterhin eine flächendecken 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 nicht erwartet.

Voraussichtliche, erhebliche Umweltauswirkungen der Planung / Denkbare Verbotstatbestände gemäß § 44 (1) BNatSchG

Die im Zusammenhang mit der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes verbundenen Baumaßnahmen können zu erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter haben. Dabei wird zwischen bau-, anlage- sowie betriebs- bzw. nutzungsbedingten Wirkungen unterschieden. Bei Realisierung der vorliegenden Planung sind folgende bau-, anlage- und nutzungs-/ betriebsbedingten Wirkungen denkbar:

- Akustische und visuelle Störreize, Erschütterungen, Staub-,
 Schadstoffemissionen durch die Abbrucharbeiten und den folgenden Baubetrieb
- Veränderung der Standortfaktoren durch Bodenumlagerung, Abgrabung, Auffüllung, Verdichtung bzw. Trittbelastung
- Flächenversiegelung, -befestigung und -überbauung (unmittelbarer Boden-/ Lebensraumverlust)
- Flächenumwidmung (Lebensraumveränderung)
- Lärm-, Licht- und Schadstoffemissionen, Bewegungsunruhe
- Entstehen von Abfällen, Trinkwasserverbrauch/ Regenwasserbewirtschaftung/ Abwasser, Energieverbrauch/ -nutzung/ Abwärme

Die Wirkungsprognose erfolgt verbal-argumentativ, wobei die Schutzgüter jeweils separat bzw. bei inhaltlichen Überschneidungen zusammen betrachtet werden. Als Merkmale von Auswirkungen werden Umfang und räumliche Ausdehnung, Wahrscheinlichkeit, Dauer, Häufigkeit, Umkehrbarkeit, kumulativer Charakter sowie grenzüberschreitender Charakter der Wirkungen berücksichtigt. Baubedingte Wirkungen sind zeitlich auf die Bauphase begrenzt (und werden nur werktags und tagsüber auftreten) und sind in der Regel reversibel. Dagegen sind die anlage- und nutzungsbedingten Wirkungen dauerhaft und größtenteils irreversibel (zumindest für absehbare Zeit). Ein grenzüberschreitender Charakter der Wirkungen wäre bei einer Verstärkung der Pendlerströme ins benachbarte Frankreich denkbar.

Nachfolgend werden darüber hinaus Folgewirkungen und / oder Wirkungsverlagerungen beschrieben. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern werden bei den jeweiligen Schutzgütern dargestellt.

Das Naturschutzgesetz knüpft den Eingriffstatbestand an die Voraussetzung, dass eine Beeinträchtigung erheblich ist. Neben Art, Dauer und Ausmaß der Wirkung bzw. der Beeinträchtigung spielt für die Einstufung der Erheblichkeit die Bedeutung bzw. Empfindlichkeit der jeweils betroffenen Wer- und Funktionselemente der Schutzgüter sowie der Grad der Vorbelastung im Gebiet eine wesentliche Rolle. Zur Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle sind zudem die Ziele und Grundsätze der Naturschutzgesetze sowie regionale und kommunale Leitbilder des Naturschutzes heranzuziehen.

Als erheblich werden generell Beeinträchtigungen von Funktionen mit besonderer Bedeutung für die nachhaltige Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts bzw. des Landschaftsbilds eingestuft. Mögliche Beeinträchtigungen, die auf Funktionselemente mit allgemeiner Bedeutung einwirken, sind im Einzelfall zu prüfen. Als erheblich sind zumindest alle dauerhaften Flächenverluste von Funktionselementen allgemeiner

Bedeutung (z.B. Flächenversiegelung) einzustufen sowie die Beeinträchtigung von Biotopen allgemeiner Bedeutung, die aufgrund längerer Regenerationsdauer nicht oder nur schwer ausgleichbar sind.

Abschließend erfolgt im Umweltbericht eine quantitative Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich (E/A-Bilanzierung) für die Schutzgüter Pflanzen/Biotope und Boden. Betrachtungsgrundlage des Bestandes ist der planungsrechtliche Bestand, der sich aus den Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplanes ergibt.

Im Hinblick auf die artenschutzrechtlichen Vorgaben gemäß § 44 (1) BNatSchG erfolgt im Fachgutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) eine separate Darstellung möglicher Verbotstatbestände besonders/streng geschützter Arten. Betrachtungsgrundlage ist hier der tatsächliche Bestand bzw. das Ergebnis der "worstcase-Betrachtung" (s.o.). Der Umweltbericht fasst die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Betrachtung zusammen.

Es ist anzunehmen, dass im Vorhabengebiet

- der Verbotstatbestand der Tötung, Verletzung, Entnahme oder Fang von Tieren der besonders geschützten Arten i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 1 sowie
- der Verbotstatbestand der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungsund Ruhestätten i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 3

eintreten kann.

Dies gilt für folgende im Rahmen der Begehung nachgewiesenen bzw. aufgrund der Habitatstrukturen möglichen Arten/ Artengruppen nischenbrütender Vögel sowie gebäudenutzender Fledermäuse im Zusammenhang mit dem Abriss der Gebäude sowie der Mauereidechse im Zusammenhang mit dem anschließenden Bau des Logistikparks.

Hinweise auf sonstige gemeinschaftlich geschützte Arten aus den Gruppen Amphibien, Fische, Libellen, Schmetterlinge, Weichtiere oder totholzbewohnenden Käfer ergaben sich bei den Begehungen nicht. Sie finden keine geeigneten Habitatstrukturen im Untersuchungsgebiet. Ein Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG kann für Arten aus diesen Gruppen nach derzeitigem Kenntnisstand daher ausgeschlossen werden.

Landespflegerische Ziele für das Plangebiet sowie wesentliche Inhalte und Ziele des natur- und artenschutzrechtlichen Ausgleichskonzeptes

Die im Folgenden für die einzelnen Schutzgüter aufgeführten landschaftspflegerischen Ziele sowie artenschutzrechtlichen Maßnahmen sollen im Bebauungsplan berücksichtigt werden.

Boden

Leitziel für den Bodenschutz ist nach BodSchG, den Boden insbesondere in seinen verschiedenen Funktionen zu erhalten und vor Belastungen zu schützen, eingetretene Belastungen zu beseitigen und ihre Auswirkungen auf den Menschen und die Umwelt zu verhindern oder zu vermindern. Nach § 1 a BauGB soll mit Grund und Boden schonend und sparsam umgegangen werden. Wesentliche Ziele zur Vermeidung von Beeinträchtigungen im Vorhabenbereich sind u.a.:

- Erhalt des natürlich gewachsenen Bodens mit geringer Beeinträchtigung durch Überbauung, Versiegelung, Verdichtung, Abgrabung oder Aufschüttung, Flächenrecycling.
- Minimierung des Versiegelungsanteils, flächensparende Bauweisen.
- Wiederverwendung von abgetragenem Boden an Ort und Stelle.

Wasser (Grundwasser)

Leitziel für den Gewässerschutz ist die Vermeidung qualitativer und quantitativer Beeinträchtigungen der Grundwasservorkommen. Wesentliche Ziele zur Vermeidung von Beeinträchtigungen im Vorhabenbereich sind u.a.:

- Minimierung des Überbauungs- und Versiegelungsanteils, Flächenrecycling, Dachflächenbegrünung.
- Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers.
- Verwendung nicht versiegelnder Beläge im Bereich von Stellplätzen.

Klima und Luft

Leitziel für den Klimaschutz und die Luftreinhaltung ist die Erhaltung von lokalklimatisch bedeutsamen Ventilationsbahnen sowie die klimawirksame Durchgrünung der bebauten Flächen. Wesentliche Ziele zur Vermeidung von Beeinträchtigungen im Vorhabenbereich sind u.a.:

 Minimierung des Versiegelungsanteils und klimawirksame Durchgrünung der bebauten Flächen; Pflanzung von Bäumen und Sträuchern, Fassaden- und Dachflächenbegrünung.

Tiere und Pflanzen/Biotope (inklusive biologische Vielfalt)

Leitziel für den Arten- und Biotopschutz ist die Erhaltung, Entwicklung und Wiederherstellung der naturnahen, naturraumtypischen oder gefährdeten Biotope, Lebensgemeinschaften und Arten. Wesentliche Ziele zur Vermeidung von Beeinträchtigungen im Vorhabenbereich sind u.a.:

- Beschränkung von Bebauung und Versiegelung auf bereits versiegelte Bereiche bzw. keine Erhöhung des planungsrechtlich festgesetzten Versiegelungsgrades; Minimierung des Versiegelungsanteils durch Verwendung nicht versiegelnder Beläge im Bereich von Stellplätzen.
- Erhalt vorhandener Gehölzbestände und sonstiger Grünflächen; Festsetzung von Erhaltungsbindungen, von Baum- und Strauchpflanzungen sowie sonstigen grünordnerischen Maßnahmen im Bereich der privaten Grünflächen orientiert an den Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplanes.
- Besondere Schutzmaßnahmen für Tiere (insektenfreundliche Beleuchtung, Schutz vor Vogelschlag, kleintiersichere Ausführung von Gullydeckeln, Lichtschächten u.ä.)
- Maßnahmen des speziellen Artenschutzes zur Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (Schaffung von Ersatzhabitaten in Form

von Steinriegeln, Sandflächen, Totholzhaufen für die Mauereidechse, Aufhängung von Nistkästen für gebäudebrütende Vögel und gebäudenutzende Fledermäuse.

Landschafts- und Ortsbild, Wohnumfeld

Leitziel für das Landschaftsbild und die Erholung im Planungsgebiet ist die landschaftsgerechte Einbindung der baulichen Anlagen sowie die Minderung von wohnumfeldabträglichen Störungen, wie Lärm und Schadstoffen. Wesentliche Ziele zur Vermeidung von Beeinträchtigungen im Vorhabenbereich sind u.a.:

- Beschränkung von Bebauung und Versiegelung auf bereits versiegelte Bereiche, Erhalt bestehender Grünflächen.
- Einbindung baulicher Anlage durch Fassadenbegrünung und/oder Vorpflanzungen.
- Festsetzung einer Lärmkontingentierung auf Basis der DIN 45691"

Mit dem Umweltbericht wird auch eine Bilanzierung des Bestandes, den zu erwartenden Eingriffen und den festzusetzenden Kompensationsmaßnahmen erstellt. Nach den derzeitigen Auswertungen und Berechnungen kommt die schutzgutübergreifende Bilanzierung zu dem Ergebnis, dass die Eingriffe mit den bisher festgesetzten Maßnahmen nicht ausgeglichen werden können und insgesamt ein Defizit eintreten wird (IUS, März 2023). Die Methodik und Auswertungen werden in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt und im weiteren Verfahren im Umweltbericht ergänzt. Eine Zusammenfassung wird im weiteren Verfahren in die Begründung übernommen.

Vorläufiges Ergebnis der Bilanzierung Eingriff / Ausgleich

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

"Bei Realisierung des Vorhabens werden Böden des Siedlungsbereiches in Anspruch genommen. Natürliche Bodenbildungen liegen hier nicht vor.

Die für den Eingriff in das Schutzgut Boden erforderliche Kompensation wird gemäß den Vorgaben der LUBW (2012) anhand von Boden-Werteinheiten ermittelt. Unversiegelten Böden wird im Bereich der Grünflächen die Wertstufe 1,5, im Bereich des Internationalen Konsolidierungszentrum sowie des Parkplatzes die Wertstufe 0,5 zugeordnet. Versiegelte Böden wird die Wertstufe 0 zugeordnet. Der Kompensationsbedarf ergibt sich aus dem Wertstufenverlust des Bodens multipliziert mit dem Faktor 4."

Im Plangebiet ist die Begrünung von Flachdächern in einem Gesamtumfang von mindestens 42.500 m², bei einer Substratstärke von 15 cm, vorgesehen, sodass hinsichtlich des Schutzguts Boden ein Wertstufengewinn von **96.093** Ökopunkten erzielt wird.

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

"Gemäß der Flächenbilanzierung beträgt der planungsrechtliche bioökologische Wert des Plangebiets im Bestand 1.070.632 Wertäquivalente. Nach plangemäßer Umsetzung der Festsetzungen des B-Plans weist das Gebiet für das Schutzgut Arten und Biotope ein Defizit von 154.028 Wertäquivalenten auf." Aus bioökologischer Sicht verbleibt mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen ein Defizit an Wertäquivalenten, die schutzgutübergreifend ausgeglichen werden müssen.

Schutzgutübergreifender Ausgleich (Auszug aus dem Umweltbericht IUS JaMärznuar 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" ein Defizit von **91.110** Ökopunkten.

Ergebnis

Im vorläufigen Ergebnis der Bilanzierung zum Vorentwurf kann festgestellt werden, dass mit der Realisierung der Maßnahmen der naturschutzrechtliche Ausgleich für den geplanten Eingriff nicht erreicht wird. Im Zuge des weiteren Verfahrens sind in Abstimmung mit der Gemeinde Bischweier und der Unteren Naturschutzbehörde weitere geeignete Maßnahmen zu finden, die dann festgesetzt werden bzw. durch einen städtebaulichen Vertrag sicherzustellen sind.

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, November 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, Haussperrling) wird das Aufhängen von geeigneten Nisthilfen vorgeschlagen. Auch für Fledemäuse 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 vorgeschlagen.

Die im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen sind noch mit dem Landratsamt abzustimmen und werden dann 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.

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 236.995 m ²	Gesamter Geltungsbereich		
	in ha	in %	
Baugebiete (Planung)			
 Planbereich Vorhabengebiet ICC Nord und Süd 	18,62	78,6	
Öffentliche Verkehrsfläche (Planung)			
 Verkehrsfläche 	1,27	5,4	
Öffentliche Grünfläche - Verkehrsgrün	0,2	0,8	
Private Grünflächen (Planung)			
 private Grünfläche – Pflanzgebotsflächen PFG 	1,6	6,75	
 private Grünfläche – Maßnahmenflächen M1 + M2 	1,97	8,3	
Sonstige Flächen			
Fläche für Ver- und Entsorgungsanlagen	0,04	0,15	
Gesamtfläche	23,70	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 Umwelberichts 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 vorläufigen Bilanzierung des Umweltberichtes werden die Eingriffe mit den festgesetzten Maßnahmen nicht ausgeglichen. Um einen Ausgleich zu erreichen, werden im Zuge des weiteren Verfahrens in Abstimmung mit der Gemeinde Bischweier und der Unteren Naturschutzbehörde weitere geeignete Maßnahmen bestimmt. Die Ergebnisse fließen in das Bebauungsplanverfahren ein. Ist dies erfolgt, 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. Demnach ergeben sich nur geringe Auswirkungen auf Grund der guten Infrastruktur (siehe Verkehrsgutachten).

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 Vorhabeträger (Kostenträger).

Bischweier, den. 10. März 2023 Robert Wein Bürgermeister