

## **Bebauungsplan SCHNEIDFELD**

### Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB

#### **1.0 Allgemeines**

Die Entwicklung des Bebauungsplans SCHNEIDFELD ist die Basis für die Einrichtung eines Postfrachtzentrums.

Das Unternehmen Deutsche Bundespost - POSTDIENST - hat ein Frachtkonzept entwickelt, wonach als zentrale stationäre Bearbeitungsstellen für ein- und abgehende Frachtsendungen 33 Frachtzentren in Deutschland nach logistischen Kriterien eingerichtet werden sollen. Diese Frachtzentren bilden das Herzstück des Frachtkonzepts und sollen bis 1994 als zentrale Logistik-Knotenpunkte neu gebaut werden.

Eines dieser Frachtzentren soll im Raum Offenburg eingerichtet werden. Potentieller Standort für den Neubau dieses Frachtzentrums ist der aus dem Plan ersichtliche Teilbereich des Militärflugplatzes Lahr. Dieser Standort entspricht den Vorstellungen der Post in Lage, Verkehrsanbindung, Grundstückszuschnitt usw. Die Erschließung und Versorgung der Flächen ist ebenfalls gewährleistet. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans SCHNEIDFELD soll der Standort dieser Anlage planungsrechtlich gesichert sowie die Genehmigungsfähigkeit gewährleistet werden.

Die Ansiedlung dieses Frachtzentrums wäre ein wichtiger Schritt in der Umnutzung des Militärflugplatzes Lahr und könnte gerade im Hinblick auf die Sicherung der Arbeitsplätze den Übergang von der militärischen zur zivilen Nutzung erleichtern. Durch den Abzug der Kanadier verfügt die Stadt Lahr im Nahbereich über ausreichenden Wohnraum für Zuzügler, Kindergartenplätze und ein schulisches Angebot, das jede Schulart in breiter Differenzierung aufweist.

In diesem Zusammenhang sollte erwähnt werden, daß sich die Stadt Lahr gemeinsam mit der Gemeinde Friesenheim zur Durchführung eines "Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahrens zur Umnutzung des militärisch genutzten Flugplatzes" entschieden hat, dessen Ergebnis ein realisierbares städtebauliches Konzept ist, das Mitte 1993 in Form eines Masterplans vorliegen wird. Ungeachtet einer eventuellen fliegerischen Mitnutzung werden sich aller Voraussicht nach auf diesem Areal Industrie- und Gewerbeflächen entwickeln, so daß diese im zu ändernden Flächennutzungsplan momentan etwas isoliert wirkende gewerbliche Baufläche am Rande der Sonderbaufläche in Zukunft in ein gesamtheitliches gewerbliches und industrielles Konzept integriert sein wird. Nach den heutigen Vorstellungen wird die Bauleitplanung für das Flugplatzgelände auf der Basis des Masterplans in räumlichen und zeitlichen Teilabschnitten entwickelt werden.

#### **1.1 Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich ergibt sich aus den beigefügten Planunterlagen. Im

wesentlichen wird das Gebiet begrenzt durch

- die Rheinstraße im Süden,
- die Bebauung des Flugplatzes im Osten und Norden,
- Freiflächen des Flugplatzes im Westen.

Das Plangebiet umfaßt die Grundstücke Flst.Nr. 8751 tlw., 8752 tlw., 8753, 8754 tlw., 8755 bis 8758, 8759 tlw., 8761 tlw.

## **1.2 Anlaß und Erfordernis der Planaufstellung**

Anlaß der Aufstellung ist der Eingang einer Bauvoranfrage der Deutschen Bundespost - POSTDIENST - zum Bau eines Frachtzentrums in Lahr in diesem Bereich. Um städtebauliche und ökologische Gesichtspunkte zu verwirklichen sowie den Standort dieser Anlage planungsrechtlich zu sichern und die Genehmigungsfähigkeit zu gewährleisten, wird die Aufstellung dieses Bebauungsplans erforderlich. Dieser Bebauungsplan soll die Basis für die Einrichtung eines Postfrachtzentrums bilden, dessen Ansiedlung ein wichtiger Schritt in der Umnutzung des Militärflugplatzes Lahr sein kann und gerade im Hinblick auf die Sicherung der Arbeitsplätze den Übergang von der militärischen zur zivilen Nutzung erleichtern könnte.

## **1.3 Grundkonzept im Regionalplan**

Die Stadt Lahr ist Mittelzentrum mit der im Regionalplan-Entwurf 1992 besonderen Kennzeichnung "Ort als Siedlungsbereich" und "Gewerbe- und Industriestandort" und bietet somit aus regionalplanerischer Sicht die für ein Vorhaben dieser Größe erforderliche Infrastruktur. Zudem ist im Regionalplan-Entwurf '92 die Ausformung der Entwicklungsachse des Landesentwicklungsplans Offenburg - Lahr - Emmendingen - Freiburg - Müllheim und der regionalen Entwicklungsachse Lahr - Schwanau - Rheinübergang Ottenheim formuliert, wonach das Mittelzentrum Lahr mit seinen Standortvorteilen eine größere Bedeutung vor allem im Hinblick auf ein vereintes Europa und die gesamteuropäische wirtschaftliche Entwicklung erhalten wird.

## **1.4 Grundkonzept im Flächennutzungsplan**

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Lahr - Kippenheim vom 11.4.1978, zuletzt geändert am 14.4.1990, ist ein Großteil des Plangebiets als landwirtschaftliche Fläche, ein kleiner Bereich im Nordwesten als Sonderbaufläche Bund ausgewiesen. Für die vorgesehene Nutzungsänderung in eine gesamtflächige gewerbliche Baufläche wird parallel zum Bebauungsplanverfahren die 9. Änderung des Flächennutzungsplans vorgenommen. Diese Nutzungsänderung wird in die Fortschreibung des Flächennutzungsplans, die sich derzeit in Bearbeitung befindet, aufgenommen (s. auch Ziff. 1.0 Allgemeines).

## **1.5 Grundkonzept im Agrar- und Landschaftsplan**

Im Agrar- und Landschaftsplan der Verwaltungsgemeinschaft Lahr - Kippenheim von 1981 ist eine Teilfläche des Plangebiets als landwirtschaftliche Vorrangflur für die Sonderkultur Obst, eine andere Teilfläche als sonstige landwirtschaftliche Vorrangfläche und ein kleiner Bereich als Sonderfläche Bund, über die keine landschaftsplanerische und ökologische Aussage getroffen ist, dargestellt. Keinem der Teilbereiche wird eine besondere Funktion, Schutzwürdigkeit oder förmliche Zweckbestimmung zugeordnet.

Der Landschaftsplan wird parallel zum Flächennutzungsplan fortgeschrieben.

## **2.0 Bebauung**

### **2.1 Städtebauliche Einordnung, Lage des Gebiets**

Das Plangebiet liegt am Westrand der Stadt und im südöstlichen Bereich des Militärflugplatzes Lahr. Im Norden und Osten schließt die Bebauung des Flugplatzes an, im Westen Freiflächen des Flugplatzes. Die Rheinstraße bildet die südliche Plangebietsgrenze, wobei südlich der Rheinstraße landwirtschaftliche Flächen anschließen.

Die Ansiedlung eines Vorhabens dieser Größe ist in den vorhandenen und geplanten Industrie- oder Gewerbegebieten der Stadt nicht möglich und durch den Charakter des Unternehmens, verbunden mit einem hohen Verkehrsaufkommen, auch nicht erwünscht. Der gewählte Standort Schneidfeld wäre durch seine Nähe zur Autobahn und dadurch, daß sich keine Wohnbebauung in der Umgebung befindet und daß auch keine Bebauung auf dem Weg zur Autobahn durchfahren werden muß, prädestiniert für ein Unternehmen dieser Art.

Die Überprüfung von Alternativstandorten wurde bereits vor Verfahrensbeginn durchgeführt, wobei die o.g. Kriterien ausschlaggebend für die Standortentscheidung Schneidfeld waren.

Der Landschaftsverbrauch könnte minimiert werden, da sich die Fläche innerhalb des Militärflugplatzes befindet. Zwar wurde der Bereich zum größten Teil nicht militärisch genutzt, stellt aber auch keine freie Landschaft im eigentlichen Sinne dar, sondern ist geprägt durch die umgebenden Nutzungen des Flugplatzes.

### **2.2 Städtebauliche Gestaltung**

Die städtebauliche Gestaltung des Plangebiets wird vor allem bestimmt durch den Baukörper der Frachthalle. Darüber hinaus wirken die Ansprüche, die an das Grundstück gestellt werden, wie Umfahrbarkeit, Rangierfläche, Park- und Stellplätze für Pkw und Lkw sowie die flächenhaften Anpflanzungen der Randzonen prägend.

### **2.3 Art der baulichen Nutzung**

Das Plangebiet wird als eingeschränktes Industriegebiet (GI) gem. § 9 BauNVO i.V. mit § 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO ausgewiesen, wobei Anlagen, die nach § 10 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genehmigungsbedürftig sind, unzulässig sind (s. 4. BImSchV).

Nach § 9 Abs. 2 BauNVO (zulässig sind Gewerbebetriebe aller Art, Lagerplätze und öffentliche Betriebe; Tankstellen) ist das Frachtzentrum der Deutschen Bundespost - POSTDIENST - als öffentlicher Betrieb im Industriegebiet bzw. nach immissionsschutzrechtlichen Kriterien eingeschränktem Industriegebiet zulässig. Selbst wenn eine Privatisierung der Post vorgenommen würde, wäre die Zulässigkeit des Vorhabens nach § 9 Abs. 2 BauNVO gewährleistet.

Die Möglichkeit der Ausweisung als "Sondergebiet" wurde geprüft. Als Voraussetzung für die Festsetzung eines Sondergebiets nach der Definition

der Baunutzungsverordnung muß ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal zu den Gebietstypen der §§ 2 bis 9 BauNVO vorliegen. Ob die vorgesehene Nutzung als Frachtzentrum dem entspricht, kann offen bleiben; das Vorhaben kann jedenfalls eindeutig dem Gebietstyp "Industriegebiet" bzw. "eingeschränktes Industriegebiet" zugeordnet werden. Die Ausweisung als "Sondergebiet" wäre zudem mit einer Zweckbestimmung verbunden, die die Entwicklungsmöglichkeit dieser Fläche erheblich einschränken würde.

Die Abgrenzung gegenüber einem "Gewerbegebiet" kann ebenfalls auf der Basis der Baunutzungsverordnung erfolgen. Danach ist die Festsetzung eines "Industriegebiets" bzw. "eingeschränkten Industriegebiets" dann erforderlich, wenn wegen der großen Baumasse oder des weitreichenden Einflusses auf die Umwelt durch das Einzelvorhaben größere Auswirkungen zu erwarten sind. Beide Kriterien liegen im Falle des Frachtzentrums vor. Ein Baukörper dieser Größe wäre in keinem der bestehenden oder geplanten Gewerbe- oder Industriegebiete der Stadt realisierbar. Einflüsse auf die Umwelt sind vor allem in Form von Lärm, verursacht durch einen 24-Stundenbetrieb zu erwarten, wobei nach Angaben der Post mit einer zusätzlichen, bei Vorbeifahrt in 7,5 m Entfernung gemessenen Lärmemission von 77 dB zu rechnen ist, so daß die Größe des Vorhabens in Verbindung mit dem zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommen und der daraus resultierenden Lärmbelastigung die Festsetzung eines "Industriegebiets" bzw. "eingeschränkten Industriegebiets" nahe legt.

Die Möglichkeiten der Einschränkung des Industriegebiets wurden wahrgenommen. Ausgeschlossen wurden Anlagen, die einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung nach § 10 BImSchG bedürfen. Das Postfrachtzentrum ist immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungsbedürftig und somit problemlos in diesem Gebiet genehmigungsfähig. Der Vorteil der Ausweisung eines bezüglich immissionsschutzrechtlicher Kriterien eingeschränkten Industriegebiets liegt vor allem in der Entwicklungsmöglichkeit der angrenzenden Flächen. Mit der Ausweisung eines uneingeschränkten Industriegebiets wäre der Gebietscharakter für das Gesamtareal weitgehend vorbestimmt, ein eingeschränktes Industriegebiet läßt in seiner unmittelbaren Umgebung einen größeren Spielraum für die Art der baulichen Nutzungen zu, was vor allem im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung, die derzeit im "Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahren" erarbeitet wird, sinnvoll ist.

#### **2.4 Maß der baulichen Nutzung**

Die im Plan festgesetzten Grundflächenzahl wird nach § 19 BauNVO ermittelt; es werden keine abweichenden Regelungen getroffen. Das Maß der baulichen Nutzung wird bestimmt durch die Grundflächenzahl und die Baumassenzahl sowie im Bereich des Verwaltungs- und Sozialtraktes durch die Festsetzung der Geschossigkeit. Aus ökologischen Gründen, insbesondere der Erhaltung notwendiger Freiflächen und des Bodenschutzes, müssen mind. 30 % der Grundstücksfläche unbefestigt bleiben bzw. wasserdurchlässig gestaltet werden. Daraus ergibt sich die im Plan festgesetzte Grundflächenzahl.

#### **2.5 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen**

Es wird eine abweichende Bauweise gem. § 22 Abs. 4 BauNVO festgesetzt. Der Baukörper ist länger als 50 m, ein Grenzabstand jedoch zwingend notwendig durch die Gebäude- und Grundstücksfunktion, so daß weder eine geschlossene noch offene Bauweise festgesetzt werden kann. Für die abweichende Bauweise gelten die Festsetzungen im Plan.

## **2.6 Gestaltung der Gebäude**

Bei den geplanten Baukörpern handelt es sich um Industriebauten, deren Gestaltung in erster Linie aus den funktionalen Erfordernissen hervorgeht. Mit der Festsetzung der Gebäudehöhe soll zum einen der Bauhöhenbeschränkung nach dem Luftverkehrsgesetz Folge geleistet werden, zum anderen die Dimension der Baukörper bestimmt werden. Um Erweiterungsmöglichkeiten für den Verwaltungs- und Sozialtrakt zu gewährleisten, wird in diesem Bereich eine 4-geschossige Bebauung mit einer max. Gebäudehöhe von 13,50 m ermöglicht.

## **2.7 Bepflanzung**

### **2.7.1 Grünfläche mit Pflanzgebot**

Der Bebauungsplan weist auf privater Fläche flächenhafte Pflanzgebote aus. Diese Pflanzgebote dienen der Eingrünung des Gebiet und sollen die Basis für ein "naturnahes industrielles Arbeiten" darstellen. Durch die Festsetzung einer Pflanzenliste, deren Basis die potentielle natürliche Vegetation ist, soll eine naturnahe Landschaftspflanzung entstehen, die die ökologische Funktion der unbefestigten Flächen sowie die landschaftliche Einbindung der Baukörper gewährleistet.

### **2.7.2 Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung der Landschaft**

Das bestehende Grabensystem muß verlegt werden. Die besonders gekennzeichneten Flächen sind für das neu anzulegende Grabensystem vorbehalten. Sie sollen städtisches Eigentum werden, um durch fachgerechte Pflege und Unterhaltung die ökologische Funktion gewährleisten zu können. Die Funktion des Grabensystems als Hauptsammler sowie als Vernetzungsbausteine in der Biotopentwicklung soll erhalten bleiben und durch die Ausweisung eines begleitenden Grünstreifens gesichert werden. Das ausgewiesene Regenrückhaltebecken soll der Aufnahme der Oberflächenwässer dienen. Gespräche über die Notwendigkeit der Regenrückhaltung in diesem Bereich mit dem WBA dauern noch an. Es wird geprüft, ob an zentraler Stelle auf dem Flugplatz eine Anlage für das gesamte Gelände errichtet werden kann; in diesem Fall wäre eine separate Regenrückhaltung für den Geltungsbereich des Bebauungsplans SCHNEIDFELD nicht nötig. Die Fläche würde unter ökologischen Gesichtspunkten anderweitig begrünt werden.

## **3.0 Verkehr**

### **3.1 Äußere Erschließung**

Die äußere Erschließung erfolgt über die Rheinstraße und deren unmittelbaren Anschluß an die Autobahn A 5, die Bundesstraße 3 und die Bundesstraße 415/36. Die Dimension der Rheinstraße reicht aus, ein von der Post angegebenes zusätzliches Verkehrsaufkommen (Transport und Kunden) von 100 Lkw und 80 Zustellfahrzeugen aufzunehmen, vor allem auch hinsichtlich der Spitzenzeiten, wonach sich die Hauptan- und -abfahrt für Lkw bis 8.00 Uhr und nach 17.00 Uhr abwickeln wird. Im Bebauungsplan ist eine Linksabbiegerspur für den von der Autobahn kommenden Verkehr eingetragen. Die Abt. Öffentl. Sicherheit und Ordnung hält, einvernehmlich mit der Verkehrspolizei, eine geordnete Linksabbiegespur aus Verkehrssicherheitsgründen für wünschenswert, jedoch nicht zwingend erforderlich. Bereits seit Jahren wird Lkw-Verkehr zum Westtor des Flugplatzes ohne Probleme und Unfallauffälligkeit abgewickelt. Die Notwendigkeit und

Ausformung der Linksabbiegespur wird im entsprechenden Baugenehmigungsverfahren geprüft werden. Es ist nur eine Zufahrt zum Grundstück zulässig.

### **3.2 Innere Erschließung**

Die innere Erschließung wird durch die Post nach ihren Anforderungen gestaltet.

### **3.3 Bahnerschließung**

Zur bahnseitigen Erschließung des Gebiets ist die Verlängerung des heute bis ca. zum Flugplatz-Haupttor bestehenden Industriegleises mit Anschluß an die Rheintalstrecke der Deutschen Bundesbahn vorgesehen. Die von der Post geforderte Option auf 60 Waggons pro Tag kann damit gewährleistet werden.

Die Festlegung der Trasse, Anordnung der Abstell- und Rangiergleise usw. wird unter Einbeziehung der Fachbehörden im Rahmen der Baugenehmigung erfolgen. Die im Plan eingetragene Vorbehaltsfläche Industriegleis soll lediglich die bahnseitige Erschließungsmöglichkeit sichern.

### **3.4 Ruhender Verkehr**

Die notwendigen Stell- und Parkplätze für Fahrzeuge aller Art sind auf dem Grundstück nachzuweisen. Es werden keine öffentlichen Parkplätze angeboten.

### **3.5 Öffentlicher Nahverkehr**

Die vorhandene Buslinie mit einer Haltestelle am Haupttor des Flugplatzes und einer Haltestelle am Anschluß Rheinstraße/B 415 kann erweitert werden. Die Einrichtung einer weiteren Haltestelle am Postfrachtzentrum wird im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens geprüft werden.

### **3.6 Radverkehr**

Im Radwege-Konzept der Stadt Lahr ist die Anbindung des Flugplatzareals über die Rheinstraße vorgesehen. Im Rahmen der Neubaustrecke der Deutschen Bundesbahn wird ein Radweg im Bereich der Brücke über die Bahnlinie angelegt werden, was die Basis für die Fortführung nach Westen darstellt. Die weitere Planung sieht vor, einen separaten Radweg auf der Nordseite entlang der Rheinstraße zu führen mit Anschluß an das bestehende Radwegenetz der Nachbargemeinde im Westen.

## **4.0 Emissionen und Immissionen**

Nach Angaben der Post ist mit einer zusätzlichen, bei Vorbeifahrt in 7,5 m Entfernung gemessenen, Lärmbelastung von 77 dB zu rechnen. Als Emissionen treten auf die Lärmbelastung durch Fahrzeuggeräusche, die Lärmbelastung durch den Betrieb auf dem Gelände, die Abgase der Fahrzeuge und der Heizung der Gebäude.

Die mögliche Verwendung von Fernwärme wird als positiv bewertet; die Überprüfung muß innerhalb des Baugenehmigungsverfahrens erfolgen.

Durch die Ausweisung eines "eingeschränkten Industriegebiets" in dem nach § 10 BImSchG genehmigungsbedürftige Anlagen unzulässig sind, wird der

Störungsgrad und damit die mögliche zulässige Belastung der Umgebung reduziert.

#### 5.0 Altlasten

Da das Grundstück nicht militärisch, sondern bis heute landwirtschaftlich genutzt war, sind keine Bodenverunreinigungen zu erwarten. Es sind keine Altlasten bekannt.

#### 6.0 Auswirkungen auf den Naturhaushalt

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans soll unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen eines Frachtzentrums die Flächenversiegelung möglichst gering gehalten werden. Vor allem die Verwendung wasser-durchlässiger Oberflächenmaterialien bei der Befestigung der Stellplätze für Pkw und die unter Ziff. 2.7 erläuterten grünplanerischen Maßnahmen können eine teilweise Rückführung des Oberflächenwassers in das Grundwasser gewährleisten. Flächen der Rangierbereiche sowie der Kfz- und Maschinenwerkstatt, wo mit Verunreinigungen zu rechnen ist, müssen über das Netz entsorgt werden. Ein Beitrag zur Rückführung von Regenwasser in den natürlichen Kreislauf besteht auch in der Möglichkeit, Dachwasser unmittelbar in das Grabensystem bzw. Regenrückhaltebecken zu leiten, was jedoch der konkreten Abklärung mit dem WBA im Rahmen der Baugenehmigung bedarf. Die unter Ziff. 2.7 beschriebenen grünplanerischen Maßnahmen mit dem Ziel einer naturnahen Landschaftspflanzung, die Eingrünung des Gebiets sowie die Anlage und Pflege der Gräben sollen als ökologischer Ausgleich für das Vorhaben stehen.

Für das Gebiet gibt es bis heute keinerlei ökologische Aussagen, was darauf zurückzuführen ist, daß es sich um einen Teil des NATO-Flugplatzes Lahr handelt, der als Ganzheit "ein weißer Fleck" in der Landkarte ökologischer Untersuchungen darstellt.

Die Erstellung eines ökologischen Gutachtens wird im Rahmen des "Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahrens" erfolgen, dessen Ergebnis im Juni 1993 vorliegen wird. Das beauftragte Unternehmen wird über diesen Geltungsbereich des Bebauungsplans SCHNEIDFELD bis zum 5.10.1992 Vorab-Aussagen treffen, die in der Gemeinderatssitzung mündlich vorgetragen werden und somit in den Abwägungsprozeß miteinfließen können.

#### 7.0 Ver- und Entsorgung

Die Einrichtungen bedürfen der Ergänzung. Ein Anschluß an das bestehende Netz ist nach Vorprüfung unproblematisch. Die detaillierten Angaben über Wasserbedarf, Abwasser, Elektro-Energie, Abfälle und Heizung sind der Bauvoranfrage beigelegt.

#### 8.0 Kosten

Die überschlägig ermittelten Kosten, welche der Stadt Lahr durch die geplante Maßnahme voraussichtlich entstehen, betragen (ohne Berücksichtigung von Erschließungsbeiträgen):

- Vermessungsgebühren	ca. DM	14.000,--
- Wasser- und Gasversorgung	ca. DM	490.000,--
- Stromversorgung	ca. DM	60.000,--
- öffentliche Grünflächen (Anpflanzung, Grabensystem, Pfliegeweg, Regenrückhaltebecken)	ca. DM	450.000,--
	ca. DM	<u>1.014.000,--</u>
		=====

**9.0 Städtebauliche Daten**

eingeschränktes Industriegebiet	9,81 ha	78,98 %
Verkehrsfläche	0,50 ha	4,03 %
öffentliche Grünfläche	0,79 ha	6,36 %
private Grünfläche	1,32 ha	10,63 %
	<hr/>	
Plangebietsgröße	12,42 ha	100,00 %
	<hr/> <hr/>	



(Kasch)  
Dipl.-Ing.