

Bebauungsplan

INDUSTRIE- UND GEWERBEPARK RAUM LAHR I

Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB

Inhaltsverzeichnis

- 1.0 Allgemeines**
 - 1.1 Ausgangssituation
 - 1.2 Offenes Städtebauliches Gutachterverfahren - MASTERPLAN
 - 1.3 Regionalplan
 - 1.4 Flächennutzungsplan
 - 1.5 Landschaftsplan
 - 1.6 Geltungsbereich
 - 1.7 Anlaß und Erfordernis, Ziele und Zwecke des Bebauungsplans
 - 1.8 Städtebauliche Einordnung, Lage des Gebiets, Bestandsbeschreibung
- 2.0 Begründung der Planinhalte, der planungsrechtlichen Festsetzungen und der örtlichen Bauvorschriften**
 - 2.1 Städtebauliches Konzept
 - 2.2 Art der baulichen Nutzung
 - 2.3 Maß der baulichen Nutzung
 - 2.4 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen
 - 2.5 Verkehr
 - 2.5.1 Äußere Erschließung
 - 2.5.2 Innere Erschließung
 - 2.5.3 Bahnseitige Erschließung
 - 2.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte
 - 2.7 Ver- und Entsorgung
 - 2.7.1 Entwässerung
 - 2.7.2 Gas- und Wasserversorgung
 - 2.7.3 Stromversorgung
 - 2.8 Flächen für die Landwirtschaft
 - 2.9 Grünflächen
 - 2.9.1 Öffentliche Grünflächen
 - 2.9.2 Private Grünflächen - Gemeinschaftsgrün -
 - 2.9.3 Pflanzgebote
 - 2.9.4 Fassadenbegrünung
 - 2.10 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
 - naturschutzrechtliche Eingriffsregelung
 - Umweltverträglichkeitsstudie
 - 2.10.1 Ausgangssituation und Vorgehensweise
 - 2.10.2 Bestandsbeschreibung und -bewertung
 - 2.10.3 Vermeidung von Eingriffen
 - 2.10.4 Minimierung, Ausgleich und Ersatz von unvermeidbaren Eingriffen
 - 2.10.5 "Gelblicht" im Außenbereich

- 2.11 Örtliche Bauvorschriften
- 2.11.1 Gestaltung der Gebäude
- 2.11.2 Gestaltung von Freiflächen
- 2.11.3 Werbeanlagen
- 2.12 Altlasten

- 3.0 Kosten

- 4.0 Städtebauliche Daten

Anlagen:

Auszüge aus den Tierökologischen Untersuchungen

- a) Flächenbewertung
- b) Vorgeschlagene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Bereich der südlichen Einflugschneise
- c) Vorgeschlagene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Munitionsdepot

1.0 Allgemeines

1.1 Ausgangssituation

Die Stadt Lahr ist Konversionsstandort.

Die vollständige Aufgabe des Standorts Lahr der kanadischen Streitkräfte wurde 1991 von der kanadischen Regierung beschlossen. Am 12.8.1994 war der Abzug der kanadischen Streitkräfte abgeschlossen.

Das verkehrsgünstig gelegene Flugplatzareal in der Größenordnung von ca. 580 ha, unmittelbar vor den Toren der Stadt, steht ebenso zur Disposition wie das ca. 12 ha große Kasernenareal im Osten der Stadt.

Das Plangebiet befindet sich zum überwiegenden Teil auf der Fläche des ehemaligen Nato-Flugplatzes.

1.2 Offenes Städtebauliches Gutachterverfahren - MASTERPLAN

Im Auftrag der Stadt Lahr und der Gemeinde Friesenheim als Belegenheitsgemeinden des Flugplatzgeländes wurde der MASTERPLAN für die Umnutzung des Nato-Standorts Lahr im Rahmen eines Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahrens erarbeitet. In einem nur 10-monatigen Arbeitsprozeß wurde der Masterplan im Zusammenwirken interdisziplinär besetzter Arbeitsgruppen mit Gutachtern und einer Lenkungsgruppe (Fachbehörden, Ministerien, Vertreter der Wirtschaft, Gemeinderäte u.a.) erstellt.

Als Hauptnutzung des Flugplatzareals soll im Westen ein interkommunales Industrie- und Gewerbezentrum mit einem Schwerpunkt für logistikintensive Betriebe entstehen. Als Nebennutzung ist ein Verkehrslandeplatz vorgesehen.

Die erarbeiteten Nutzungsvorstellungen wurden von einem breiten Konsens getragen. Neben den städtebaulichen Rahmenplänen liegen aus dem Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahren folgende planungsrelevante Gutachten vor:

- Ökologische Bestandsaufnahme und -bewertung
(Planungsgruppe Ökologie + Umwelt Süd)
- Hydrogeologie und Altlastensituation
(Baugrundinstitut Dr. Ulrich)
- Kosten für die Beseitigung der militärischen Anlagen und Wertschätzung der vorhandenen Infrastruktur
(RITEC GmbH)
- Regionalwirtschaftliche Beratung
(Prognos AG)
- Fachliche Begutachtung der städtebaulichen Rahmenpläne
(Prof. Angerer, Prof. Haag)

Mit der Präsentation des MASTERPLANS am 30.6.1993 war die erste Planungsphase abgeschlossen.

Die sogenannte Anschubphase, die bis Ende 1995 dauert, stellt den ersten Realisierungsschritt dar. Es sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein interkommunales Industrie- und Gewerbezentrum mit einem Schwerpunkt für logistikintensive Betriebe im Westbereich des Flugplatzgeländes geschaffen werden.

Es liegen mittlerweile folgende Fachplanungen vor:

- Generalentwässerungsstudie
(Ingenieurbüro Zink)
- Bahnerschließungsplanung - Machbarkeitsstudie und Vorplanung -
(Rapp AG)
- Umweltverträglichkeitsstudie
(Planungsgruppe Ökologie + Umwelt Süd)
- Verkehrsgutachten-Erweiterung
(BSV GmbH)
- Funktionsplanung für ein Güterverkehrszentrum
(Dornier Planungsberatung)

Die Ergebnisse werden in der Bauleitplanung berücksichtigt.

Durch den eng gesteckten Zeitrahmen - Bebaubarkeit Anfang 1996 - war, wie bereits im Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahren, paralleles Arbeiten erforderlich. Die Abstimmung erfolgte zum einen in regelmäßigen Planergesprächen, zum anderen durch ständigen Informationsaustausch.

1.3

Regionalplan

Der Regionalplan 1995 wurde am 11.8.1995 verbindlich und soll als Planungsgrundlage bis zum Jahre 2010 dienen.

Die Stadt Lahr ist Mittelzentrum mit der besonderen Kennzeichnung "Ort als Siedlungsbereich" und "Gewerbe- und Industriestandort". Zudem ist die Ausformung der Entwicklungsachse des Landesentwicklungsplans (Bühl-) Offenburg - Lahr - Emmendingen - Freiburg - Müllheim/Neuenburg (Rheinübergang) - (Lörrach/Weil a.R.) und der regionalen Entwicklungsachse Lahr - Schwanau-Ottenheim/Meißenheim - Rheinübergang Schwanau formuliert.

Für den Westbereich des Flugplatzgeländes wurde ein interkommunales Gewerbegebiet - IKG Ortenau - dargestellt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt innerhalb dieser vom MASTERPLAN übernommenen Fläche. Unmittelbar westlich des IKG schließt sich der regionale Grünzug entlang der Autobahn A 5 an.

1.4

Flächennutzungsplan (FNP)

Im Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Lahr - Kippen-

heim vom 11.4.1978, zuletzt geändert am 14.4.1990, ist ein Großteil des Plangebiets als Sonderbaufläche Bund dargestellt, weitere Teilbereiche als landwirtschaftliche Flächen. Diese Aussagen sind überholt.

Der Flächennutzungsplan befindet sich derzeit in Fortschreibung; Verfahrensstand: Die Offenlage ist abgeschlossen, die Auswertung der eingegangenen Bedenken und Anregungen in Bearbeitung.

Mit dem Regierungspräsidium wurde folgendes Vorgehen abgestimmt: Der Bebauungsplan kann parallel zur Fortschreibung des FNP entwickelt werden. Bis zu seinem Satzungsbeschluß muß die Offenlage des FNP erfolgt sein und für den Teilbereich des Bebauungsplans dürfen keine Bedenken vorgebracht worden sein, so daß die Entwicklung des Bebauungsplans aus dem (fortgeschriebenen) FNP erfolgen kann. Diese Voraussetzungen sind nach derzeitigem Kenntnisstand erfüllt.

Die Flächen wurden aus dem MASTERPLAN übernommen und als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Die Entwicklung als interkommunales Gewerbegebiet wird als Ziel im Textteil formuliert. Die Flächenaufteilung - Bau-, Verkehrs-, Grünflächen - hat sich gegenüber dem MASTERPLAN konkretisiert.

1.5 Landschaftsplan (LP)

Für den Agrar- und Landschaftsplan der Verwaltungsgemeinschaft Lahr - Kippenheim von 1981 gilt das gleiche wie für den Flächennutzungsplan. Die Aussagen für den Bereich des Bebauungsplans sind überholt. Auch der Landschaftsplan befindet sich in Fortschreibung und wird derzeit parallel zum FNP entwickelt. Die Offenlage ist abgeschlossen, die Auswertung der eingegangenen Bedenken und Anregungen in Bearbeitung.

Der Landschaftsplan greift die Aussagen des Masterplans auf. Die im Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahren erarbeitete ökologische Bestandsaufnahme sowie die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) liefern die Grunddaten für den Landschaftsplan. Der LP verweist im Hinblick auf Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen gem. § 8 a BNatSchG auf die UVS. Der unmittelbar westlich an das Plangebiet anschließende regionale Grünzug wird dargestellt.

1.6 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich ergibt sich aus den beigegeführten Planunterlagen. Im wesentlichen wird das Gebiet begrenzt durch:

- die Bundesstraße 36 im Süden
- den regionalen Grünzug parallel zur A 5 im Westen
- die Südtraube im Norden
- den NATO-Reserveflugplatz und das Frachtpostzentrum im Osten

Die östliche Plangebietsgrenze wird bestimmt durch die Anforderungen an die Hindernisfreiheit des beantragten Verkehrslandeplatzes. Der Geltungsbereich folgt der sogenannten "Inneren Randzone", da für den beantragten Verkehrslandeplatz mit Instrumenten- und Präzi-

sionsanflügen neben dem sogenannten "Streifen" (300 m vor Kopf der Schwelle und 150 m beidseits der Landebahnachse) auch die sogenannte "Innere Randzone" (450 m vor Kopf der Schwelle und 225 m beidseits der Landebahnachse) hindernisfrei zu halten ist.

Für die Flächen innerhalb dieser "inneren Randzone" bestehen keinerlei Nutzungsmöglichkeiten (Bebauung, Verkehrsflächen, Ausgleichsmaßnahmen).

Die vorhandene Verbindungsstraße in den Ostteil des Flugplatzes muß entfallen.

1.7

Anlaß und Erfordernis, Ziele und Zwecke des Bebauungsplans

Die vollständige Aufgabe des Standorts Lahr der kanadischen Streitkräfte stellt für die Belegenheitsgemeinden Lahr und Friesenheim, aber auch für die gesamte Region ein Entwicklungspotential dar, allerdings auch verbunden mit hohen Belastungen. Es ist erklärte Absicht, die Option auf die Flächen des Flugplatzes wahrzunehmen und die damit verbundenen großen regionalwirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten zu nutzen.

Mit den Planungen wurde vor Verfügbarkeit der Flächen begonnen.

Übergeordnetes Ziel ist die Schaffung von Arbeitsplätzen. Die durch den Abzug direkt und indirekt weggefallenen Arbeitsplätze sowie der gleichzeitige Zuzug von Bevölkerung durch ca. 2.000 frei gewordene Wohnungen führten zu einer Erhöhung der Arbeitslosenzahl.

Hauptsächliches Ziel der Planung ist die schnelle Reaktivierung der militärischen Brache für die Ansiedlung von vorzugsweise logistikintensiven Produktions- und Dienstleistungsbetrieben. Das im MASTERPLAN verankerte Nutzungskonzept "Logistikstandort Raum Lahr", das im vorliegenden Bebauungsplans näher konkretisiert wurde, soll den Verlust an Wirtschaftskraft für die Region kompensieren, indem die wirtschaftsgeographische Zentralität des Standorts ausgebaut wird. Die Standortvorteile - Lage in einem wichtigen europäischen Verkehrskorridor und günstige wirtschaftsgeographische Lage im liberalisierten EG-Binnenmarkt - werden genutzt und die Flächen entlang der Autobahn A 5 als Logistikzentrum mit dem Güterverkehrszentrum als erstem Baustein entwickelt.

Im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans ist ein Güterverkehrszentrum (GVZ) im weitesten Sinne geplant, d.h. neben der reinen GVZ-Funktion für die Transportwirtschaft werden auch Flächen für logistikintensive Produktions- und Dienstleistungsbetriebe (z.B. Verteillager) und sonstige Betriebe angeboten.

Darüber hinaus sind sämtliche Branchen denkbar, soweit sie im festgesetzten Industriegebiet zulässig sind. Die Nutzungen sollen sich ergänzen.

Güterverkehrszentren sind zusammenhängende qualifizierte Gewerbeareale, in welchen bevorzugt Betriebe der Transportwirtschaft angesiedelt werden und wo mind. 2 Verkehrsträger vertreten sind. Zur Profilierung und Entwicklung des GVZ wurde von der Fa. Dornier Planungsberatung ein Funktionskonzept erarbeitet, das wichtige

Rahmendaten für die Bauleitplanung liefert, die im folgenden kurz skizziert werden.

Das geplante GVZ in Lahr soll zum Teilstandort des GVZ Ortenau entwickelt werden. Die Ortenau - Lahr/Offenburg/Kehl - ist als GVZ-Standortraum im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg verankert. Nach Maßgabe des Güteraufkommens sowie unter Berücksichtigung der vorhandenen ausbaufähigen Verkehrsinfrastruktur empfiehlt sich für die Ortenau ein dezentrales GVZ-Standortkonzept mit Offenburg, Kehl und Lahr als qualifizierte Teilstandorte.

Das GVZ Lahr soll im wesentlichen folgende Funktionen haben:

- Speditions- und Umschlagfunktion (Sammeln und Verteilen; Transport; Transit-Bündelung)
- Lager- und Distributionsfunktion (Lager aller Art)
- Dienstleistungsfunktion (Tankstelle, Behälterdienste, Kfz.-Dienste, Hotel, Fahrerbetreuung)

Kernstück wird das KV-Terminal - Anlage für den kombinierten Verkehr Straße und Schiene - sein, das dazu beitragen soll, den Güterverkehr schneller, wirtschaftlicher und energiesparender durchzuführen. Zudem soll die Konzentration von Unternehmen der Logistikbranche zu Synergien führen.

Zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und zur Verwirklichung der Planungsziele ist die Planaufstellung erforderlich.

1.8

Städtebauliche Einordnung, Lage des Gebiets, Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet liegt am Westrand der Stadt unmittelbar an der Autobahn A 5 und lediglich durch den regionalen Grünzug von ihr getrennt. Im Osten schließen sich die Freiflächen des Verkehrslandeplatzes an. Durch diese wahrnehmbare räumliche Zäsur kann hier eine eigenständige Struktur entwickelt werden, was mit dem Ziel eines interkommunalen Gewerbegebiets einhergeht. Die geplanten großflächigen Ansiedlungen stellen somit keine Konkurrenz zu kleingliedrigen gewerblichen oder städtischen Formen dar, vielmehr wird die großräumige Struktur Landeplatz um eine weitere ergänzt.

Der Bebauungsplan INDUSTRIE- UND GEWERBEPARK RAUM LAHR I soll als erste Baustufe im Westbereich des Flugplatzes den Grundstein für das Logistikzentrum legen. Entwickelt aus dem städtebaulichen Rahmenplan zum MASTERPLAN sollen in einer Endstufe ca. 160 ha Industrie- und Gewerbebauland in einer bandartigen Struktur parallel zur Landebahn zur Verfügung stehen.

Zur landschaftlichen Einbindung dienen umfangreiche Grünfestsetzungen, die parallel zum Bauleitplanverfahren im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie erarbeitet wurden (s. Ziff. 2.10).

Wie dem Bestandsplan zu entnehmen ist, erstreckt sich das Plangebiet vor allem auf den Südwestbereich des ehemaligen Nato-Flugplatzes. Durch die Planung werden im wesentlichen folgende Flächen in

Anspruch genommen (von Süden):

- Panzerübungsgelände
- Gewehr-Schießstand
- militärischer Übungskurs
- landwirtschaftliche Flächen (außerhalb des ehem. Flugplatzgeländes)
- verschiedene Munitionsbunker
- parkartige Freifläche
- Teilbereich der "südlichen Traube"
(5 Flugzeugschutzbunker mit Vorflächen)

Außerdem liegt das Dreieck B 36/Rheinstraße innerhalb des Geltungsbereichs zur Sicherung einer besseren Verkehrsanbindung. Die Flächen außerhalb der Straßentrasse werden jedoch als landwirtschaftliche Flächen erhalten und gesichert.

Im Nordwesten werden darüber hinaus landwirtschaftliche Flächen als Versickerungsflächen in Anspruch genommen.

Im Westen werden ca. 17 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen überplant.

Das Plangebiet wird momentan geprägt durch

- militärische Bauwerke
- eine parkartige Fläche
- verschiedene Brachflächen mit Einzelbäumen
- landwirtschaftliche Nutzung (Acker)

Aufgrund der kompletten Neuordnung, verbunden mit dem Abbruch der Gebäude und der Einebnung bzw. Auffüllung des Geländes, werden innerhalb des Gebiets - mit Ausnahme von einigen Bäumen - keine prägenden Elemente verbleiben.

Das Baugebiet erhält einen eigenständigen Charakter und wird die Umgebung - trotz intensiver landschaftlicher Einbindung - entscheidend prägen.

2.0 Begründung der Planinhalte, der planungsrechtlichen Festsetzungen und der örtlichen Bauvorschriften

2.1 Städtebauliches Konzept

Bei der Entwicklung des Güterverkehrszentrums stehen die funktionalen Anforderungen an die Fläche im Vordergrund. Die Gebäudestellungen orientieren sich an betriebstechnischen Anforderungen, wonach eine Mindestgrundstücksbreite von ca. 120 m (38 m Rangierfläche - 45 m Gebäudebreite - 38 m Rangierfläche) für einen logistischen Betrieb erforderlich ist und das Gebäude mittig angeordnet wird. Die Gebietsstruktur und die vorgeschlagene Parzellierung begünstigen eine aus klimatologischer Sicht wünschenswerte Nord-Süd-Ausrichtung der Gebäude.

Die Gebäudeausrichtung kann im Bebauungsplan aus den vorgenannten Gründen nicht festgesetzt werden. Städtebauliches Ziel ist jedoch

eine Anordnung der Gebäude längs der Haupteerschließungsachse, wie im Gestaltungsplan dargestellt.

Die Gestaltungsvorstellungen stehen gegenüber den funktionalen Ansprüchen zurück. Die Alleen sollen deshalb die fehlenden Raumkanten ersetzen und das Gebiet zusammen mit den Grünzügen strukturieren. Sämtliche Straßen werden als zweireihige Alleen ausgebildet; eine Reihe liegt innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, die andere ist auf den privaten Grundstücken zu pflanzen, wobei jeweils ein Baumabstand von 12 m festgelegt wird und die Anordnung entsprechend dem Gestaltungsplan versetzt erfolgen soll.

Die multifunktionalen Gemeinschaftsgrünzüge gliedern das Gebiet wesentlich und schaffen durch ihre Anordnung großräumig umgrünte Gewerbeinseln.

Aus stadt- und landschaftsgestalterischer Sicht sind Dach- und Fassadenbegrünungen unerlässlich. Sie dienen der Einbindung der Gebäude. Es wird eine Fassadenbegrünung von 20 % festgesetzt (s. Ziff. 2.9.4). Auf eine Festsetzung von Dachbegrünungen wird verzichtet, in der Bauberatung soll darauf hingewirkt werden.

Die Struktur des Gebiets - Anordnung der Straßen und der Bahntrasse, Grundstücksanordnung und -zuschnitte, Anordnung der Grünzüge - wurde zusammen mit Logistikfachleuten entwickelt. Die vorliegende Planung erlaubt flexible Grundstückszuschnitte und -größen. Die Achsen wurden so gelegt, daß unter Berücksichtigung der logistischen Anforderungen (120 m Grundstücksbreite) Grundstücksparzellen (Baugrundstück) von ca. 1 ha bis ca. 8,5 ha gebildet werden können. Zusammen mit den Flächenanteilen des außerhalb des Baugrundstücks festgesetzten Gemeinschaftsgrüns, die der Grundstücksfläche hinzuzurechnen sind, ergibt sich eine fiktive Grundstücksfläche von 1,15 ha bis ca. 9,8 ha.

Die nutzungsspezifische Gliederung des Gebiets wird unter Ziff. 2.2 (Art der baulichen Nutzung) erläutert.

Insgesamt soll eine gezielte Bauberatung auf einen qualitätsvollen Industriepark mit eigenständigem Charakter hinwirken.

2.2

Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet wird als Industriegebiet (GI) gem. § 9 BauNVO ausgewiesen.

Industriegebiete dienen ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben aller Art. Hier finden insbesondere diejenigen Betriebe ihren Standort, die wegen ihres hohen Störgrades durch Emissionen in anderen Gebieten unzulässig sind. Das GI-Gebiet nimmt im allgemeinen das flächenintensive Großgewerbe auf.

Die gem. § 9 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke) werden unter Berücksichtigung der unter Ziff. 1.7 der Begründung beschriebenen städtebaulichen Zielvorstellung ("Logistikzentrum") ausgeschlossen.

Die Ausnahmen gem. § 9 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO (Wohnungen für Auf-
sichts- und Bereitschaftspersonen usw.) sind nur in Obergeschossen
zulässig. Der Bebauungsplan sieht aus städtebaulichen Gründen eine
vertikale Gliederung gem. § 1 Abs. 7 BauNVO bezüglich der Wohnungen
vor. Die Integration von Wohnungen in Betriebsgebäuden soll aus-
nahmweise ermöglicht werden, wenn ein räumlich funktionaler Zusam-
menhang zwischen Betrieb und Wohnen besteht.

Die im Anhang beigelegten Anlagen, die den Abstandsklassen I und II
der Abstandsliste zum Runderlaß des Ministers für Umwelt, Raumord-
nung und Landwirtschaft Nordrhein-Westfalen vom 21.3.1990, auf den
hier zurückgegriffen wird, entsprechen, werden ausgeschlossen. Im
Hinblick auf die dem geplanten Industriegebiet am nächsten liegende
Wohnbebauung in Hugsweier, die bis auf ca. 1.300 m heranreicht, wur-
den Anlagen, die einen entsprechenden Emissionsgrad überschreiten,
ausgeschlossen. Nach Punkt 2.2 des o.g. Runderlasses ist davon aus-
zugehen, daß bei Einhaltung oder Überschreitung der angegebenen Ab-
stände erhebliche Nachteile oder Belästigungen durch den Betrieb
der entsprechenden Anlage in den umliegenden Wohngebieten nicht
entstehen, wenn die Anlage dem Stand der Technik entspricht.

Tankstellen sind nur im südwestlichen Bereich des Gebiets zulässig.
Wie bereits erläutert und im Gestaltungsplan dargestellt, soll hier
das Dienstleistungszentrum entstehen. Gemäß dieser städtebaulichen
Zielvorstellung werden in den übrigen Bereichen Tankstellen ausge-
schlossen.

Die Kennzeichnung des südwestlichen Bereichs unmittelbar an der
Haupteinfahrtsschneise gem. § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB (besonderer
Nutzungszweck von Flächen) als Dienstleistungszentrum wird zur
Verwirklichung der städtebaulichen Zielvorstellung erforderlich.
Das Dienstleistungszentrum, das vor allem Funktionen für das ge-
plante Güterverkehrszentrum übernimmt, mit Tankstelle, Kfz.-Werk-
statt, Fahrerbetreuung, Hotel usw. ist nur an der Gebietszufahrt
sinnvoll. Die Fläche soll dieser Entwicklung vorbehalten sein, da
auch aus stadtgestalterischer Sicht hier durch "höherwertige" Nut-
zungen der Gebietscharakter entscheidend geprägt werden kann.

Die nutzungsbedingte Gliederung des Gebiets wird durch die Lage
der Verkehrsträger bestimmt. Im Bereich südöstlich der Bahntrasse
sollen sich neben dem KV-Terminal sehr bahnintensive Betriebe an-
siedeln. Der Bereich zwischen Bahntrasse und Haupteinfahrtsschneise
soll neben einem Frachtzentrum Betrieben vorbehalten sein,
die auf beide Verkehrsträger gleichermaßen angewiesen sind und
evtl. einen direkten Bahnanschluß auf ihr Grundstück benötigen.

Im Gebiet nordwestlich der Haupteinfahrtsschneise können alle
anderen Betriebe ansiedeln.

Diese Gliederung wird nicht festgesetzt, aber als städtebauliche
Zielvorstellung bei der Ansiedlung und Akquisition zugrunde gelegt.

2.3

Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird bestimmt durch die Grundflächen-
zahl (GRZ), die Baumassenzahl (BMZ) sowie die Höhe baulicher Anla-
gen und ist somit ein den Städtebau entscheidend prägendes Element.

Bei den Festsetzungen wurden die Anforderungen des GVZ an die Flächen ebenso berücksichtigt wie ökologische Gesichtspunkte. Insbesondere dem erforderlichen relativ hohen Versiegelungsgrad wurde mit der Festsetzung gemeinschaftlicher Grünflächen außerhalb des Baugrundstücks, deren Flächenanteile für die Ermittlung der Grundflächen- und Baumassenzahl der Grundstücksfläche im Sinne von § 9 Abs. 3 BauGB hinzugerechnet werden, Rechnung getragen. Bei der GRZ von 0,8 wäre ein maximaler Versiegelungsgrad von 80 % des fiktiven Gesamtgrundstücks (Baugrundstück + 15 % Flächenanteil am Gemeinschaftsgrün) zulässig.

Diese Festsetzung wurde im Einvernehmen mit Fachleuten der Logistikbranche und des Landschaftsschutzes getroffen. Sie garantiert zum einen eine optimale Ausnutzung des eigentlichen Baugrundstücks, zum anderen sind aus ökologischer Sicht zusammenhängende Grünflächen, die mit dem regionalen Grünzug verzahnt sind, bedeutend wertvoller als isolierte Grünflächen einzelner Betriebe, die ökologisch keinerlei Funktion haben. Zudem übernehmen diese Gemeinschaftsgrünzüge weitere Funktionen, die an anderen Stellen erläutert werden.

Ein Beispiel zur Verdeutlichung: Ein Betrieb erwirbt ein Baugrundstück in der Größe von 8,5 ha. Gleichzeitig muß er Flächenanteile des außerhalb des Baugrundstücks gelegenen Gemeinschaftsgrüns in der Größe von ca. 1,3 ha (15 % der Baugrundstücksfläche) erwerben. Diese fiktiv vergrößerte Fläche von ca. 9,8 ha ist die für die Ermittlung der GRZ und BMZ maßgebende Grundstücksfläche, so daß eine hohe Ausnutzung des eigentlichen Baugrundstücks gewährleistet ist. Ebenso wird die ökologische Funktion der nicht überbaubaren Flächen gesichert.

Die im Plan festgesetzte Grundflächenzahl wird nach § 19 BauNVO ermittelt; es werden keine abweichenden Regelungen getroffen.

Entsprechend der städtebaulichen Zielvorstellung bewegen sich die Ausnutzungsziffern an den Obergrenzen gem. § 17 BauNVO.

Mit der Festsetzung der GRZ von 0,8 und der BMZ von 9,0 wird in Verbindung mit anderen Festsetzungen sowohl den allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse als auch dem sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes und der landschaftlichen Einbindung Rechnung getragen.

Die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen als Höchstgrenzen resultiert aus der Bauhöhenbeschränkung nach dem Luftverkehrsgesetz des sich unmittelbar südöstlich anschließenden Verkehrslandeplatzes. Die Festsetzungen werden durch einen entsprechenden Hinweis der Wehrbereichsverwaltung V, der den Bebauungsvorschriften beige-fügt ist, unterstrichen.

Aufgrund des hohen Grundwasserstandes sind Geschosse unterhalb der Geländeoberfläche (Keller), trotz Auffüllung, unzulässig.

2.4

Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Es wird eine abweichende Bauweise gem. § 22 Abs. 4 BauNVO festge-

setzt.

Zulässig sind im Sinne der offenen Bauweise Gebäude mit einer Gesamtlänge von mehr als 50 m. Der vordere Grenzabstand (zur Straße hin) wird durch die Baugrenze bestimmt. Für die hinteren und seitlichen Grenzabstände gelten die Vorschriften der Landesbauordnung für eine offene Bauweise.

Die Festsetzung einer abweichenden Bauweise wird erforderlich, da weder die offene noch die geschlossene Bauweise den Anforderungen entspricht. Gemäß der städtebaulichen Zielvorstellung, ein Industriegebiet für logistikintensive Betriebe zu entwickeln, ergeben sich vielfach Gebäude, die länger sind als 50 m; Betriebsabläufe machen jedoch einen Grenzabstand (Rangierflächen, Umfahrungen usw.) erforderlich.

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen definiert und sehr großzügig bemessen, so daß die Bebauung nach funktionalen Bedürfnissen errichtet werden kann. Durch die Festsetzung der gemeinschaftlichen Grünanlagen wird die ökologische Funktion der nicht überbaubaren Grundstücksflächen sichergestellt und gleichzeitig die Nutzbarkeit des eigentlichen Baugrundstücks optimiert.

Mit dem Ausschluß von Nebenanlagen, Garagen und Stellplätzen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen, d.h. im Prinzip nur entlang der Straßen und im Grünzug, soll die ökologische Funktion dieser Flächen gewahrt und die Beeinträchtigung des Orts- und Straßenbildes vermieden werden.

Auf die Festsetzung der Stellung baulicher Anlagen wurde verzichtet, um eine wirtschaftliche und den betrieblichen Bedürfnissen entsprechende Errichtung der Baukörper zu ermöglichen. Dennoch sollte sich aus klimatologischer Sicht die Anordnung der Baukörper an der Hauptwindrichtung (Südsüdwest) orientieren. Das heißt, die Gebäude sollen, wie im Gestaltungsplan dargestellt, parallel zur Haupterschließungsstraße errichtet werden, um zum einen die Durchlüftung des Gebiets sicherzustellen (s. auch UVS) und zum anderen eine gewisse städtebauliche Ordnung und Gliederung zu erreichen.

2.5 Verkehr

2.5.1 Äußere Erschließung

Zur Überprüfung der Leistungsfähigkeit der örtlichen und überörtlichen Anschlüsse wurde die "Erweiterung des Verkehrsgutachtens zum Hauptverkehrsstraßennetz 1990" beauftragt. Untersucht wurden die Auswirkungen der Konversion auf den motorisierten Individualverkehr (Kfz.-Belastungen), wobei auf dem Flugplatzareal 3 Entwicklungsstufen (≙ Baustufen) zugrunde gelegt werden, um sukzessive das durch Nutzungsänderung hervorgerufene Kfz.-Verkehrsaufkommen zu ermitteln, wirkungsanalytisch zu überprüfen und abzubilden.

Die erste Realisierungsstufe beinhaltet den vorliegenden Bebauungsplan INDUSTRIE- UND GEWERBEPARK RAUM LAHR I sowie den im städtebaulichen Konzept enthaltenen nördlich anschließenden Bereich bis zu den Seen und den Bebauungsplan GEWERBEGEBIET RHEINSTRASSE NORD, der im Ostteil des Flugplatzgeländes derzeit parallel entwickelt

wird. Auf der Basis aktualisierter Strukturdaten wurden für die jeweiligen Verkehrsmengen Prognosehorizonte unter Berücksichtigung der Daten aus der "GVZ-Funktionsplanung" hochgerechnet.

Zusammenfassend kann für die Realisierungsstufe 1 festgehalten werden:

- Auf eine Anbindung des neuen Gewerbegebiets an die L 118 sollte zunächst verzichtet werden.
- Eine neue Anbindung der Rheinstraße an die B 36 in Verlängerung der Hupterschließungsachse ist sinnvoll.
- Es sind geeignete, bauliche Maßnahmen an den Knotenpunkten der Anschlußstelle Lahr (A 5/B 36) und der neuen Anbindung Rheinstraße/B 36 zu ergreifen, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

Weitere Informationen sind den "Untersuchungen zum Verkehrsgeschehen durch die zukünftige Entwicklung der Stadt Lahr" (BSV, Salmünster 1995) zu entnehmen.

Die äußere Erschließung erfolgt über die Rheinstraße und die B 36 mit unmittelbarem Autobahnanschluß. Durch entsprechenden Ausbau der neuen Anbindung an die B 36 und zielgerichtete Beschilderung soll der Verkehr über die B 36 und nicht über die Rheinstraße nach Osten geleitet werden.

Für die neue Anbindung wird der Abbruch der Brücke auf dem Grundstück Flst.Nr. 8642 notwendig. Sie dient als Überführung für den landwirtschaftlichen Verkehr. Zukünftig kann der niveaugleiche beampelte Knoten vom landwirtschaftlichen Verkehr benutzt werden.

Das Straßenbauamt prüft derzeit eine andere Trassenführung unter Beibehaltung der Brücke sowie verschiedene Knotenausbildungen (Kreisverkehr). Im Bebauungsplan wird die Trassenführung aus der Offenlage beibehalten, um Verzögerungen des Verfahrens zu vermeiden. Bei einem abweichenden Ergebnis des Straßenbauamts wird eine Bebauungsplanänderung für diesen Teilbereich erforderlich; dies wird in Kauf genommen.

Die vorhandene Verbindungsstraße in den Ostbereich des Flugplatzgeländes unmittelbar südwestlich der Landebahn muß entfallen. Der beantragte Verkehrslandeplatz erfordert Hindernisfreiheit (sowohl innerhalb des "Streifens" (300 m vor Kopf der Schwelle, 150 m beiderseits der Landebahnachse) als auch -durch die Instrumentierung- innerhalb der "inneren Randzone" (450 m vor Kopf der Schwelle und 225 m seitlich der Landebahnachse). Es ist eine Wendeschleife für die größten nach StVZO zugelassenen Fahrzeuge geplant.

2.5.2

Innere Erschließung

Die innere Erschließung des Gebiets erfolgt über die Planstraße A als Hupterschließungsachse mit einem neuen direkten leistungsfähigen Anschluß an die B 36. Die Ausführung des neuen Knotens wird im Rahmen der detaillierten Straßenplanung erarbeitet. Der Bebauungsplan sichert lediglich die Flächen für Fahrbahn, Radweg und Verkehrsgrün. Die Planstraße A soll später entsprechend dem MASTER-

PLAN nach Norden verlängert werden und die weiteren Baustufen erschließen.

Von der Planstraße A aus erschließen die Planstraßen B und C in Form von Schleifen das Gebiet (Ringerschließung), wobei C nur zum Teil innerhalb des Geltungsbereichs liegt (s. Gestaltungsplan).

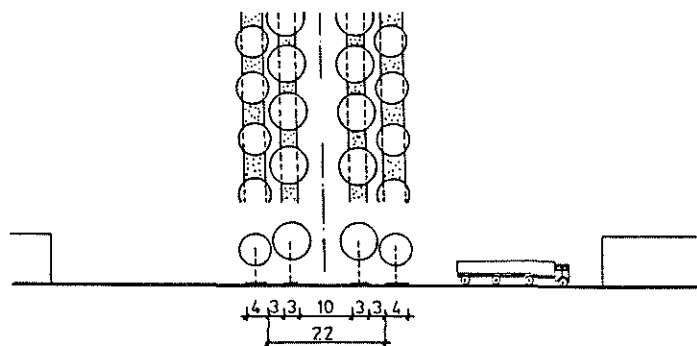
Die westliche Rheinstraße soll zurückgebaut werden, wenn die geradlinige Anbindung an die B 36 realisiert ist.

Die Straßenquerschnitte orientieren sich am prognostizierten Verkehrsaufkommen (vor allem Lkw).

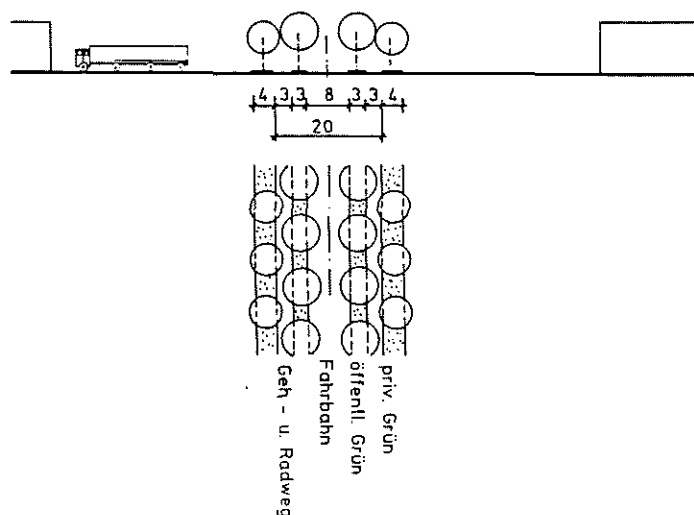
Die Fahrbahnbreite der Planstraße A soll 10 m betragen, B und C jeweils 8 m. Bei allen Straßen werden beidseits 3 m breite Fuß- und Radwege geführt, die durch einen 3 m breiten Grünstreifen (Allee) von der Fahrbahn getrennt sind. Ein alleeartiger Charakter soll zu einer qualitätvollen Straßenraumgestaltung beitragen. Der Abstand zwischen den Bäumen soll ca. 12 m betragen.

Straßenquerschnitte

Haupteerschließungsstraße A



Erschließungsstraßen B,C



Aus Erfahrungen in logistikintensiven Gewerbegebieten anderer Städte werden keine Parkplätze im öffentlichen Raum ausgewiesen, da sie aufgrund großer Entfernungen vom Pkw-Verkehr nicht angenommen werden und zum Abstellen von Lkw + Anhänger mißbraucht werden. Die erforderlichen Stellplätze sind auf den eigenen Grundstücken nachzuweisen, ein zusätzlicher Stellplatzbedarf wird nicht gesehen, zumal ein qualifizierter ÖPNV-Anschluß angestrebt wird. Die Einrichtung von Haltestellen ist beim geplanten Straßenquerschnitt unproblematisch und kann nach Bedarf erfolgen.

Der Fuß- und Radverkehr wird im Gebiet auf sog. kombinierten Fuß- und Radwegen geführt. Aufgrund der relativ großen Entfernungen kann von sehr wenig Fußgängerverkehr ausgegangen werden. Dem gegenüber ist der Lkw-Anteil sehr hoch, so daß die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr problematisch wäre. Die Radwege im Gebiet sind über die Rheinstraße - für die im beschlossenen Radwegekonzept der Stadt auf der Nordseite ein Radweg geplant ist - an das städtische und damit auch regionale Radwegenetz angeschlossen. Eine Radwegeverbindung nach Westen mit Anschluß an den Radweg entlang des Schutterentlastungskanals soll im Rahmen der detaillierten Straßenplanung für den neuen Knoten Rheinstraße/B 36 erarbeitet werden.

2.5.3

Bahnseitige Erschließung

Für die Entwicklung eines Güterverkehrszentrums ist die Bahnerschließung Grundvoraussetzung. Deshalb wurde frühzeitig eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Untersucht wurde sowohl die externe Erschließung (Anschluß an das Streckengleis Basel - Karlsruhe und Weiterführung bis ins Plangebiet mit unterschiedlichen Linienführungen) als auch die interne Erschließung (Umschlagbahnhof für den kombinierten Verkehr) (s. "Bahnerschließung Flugplatzgelände Lahr, Schlußbericht 10/94", Rapp AG, Basel). Im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung wurde die Vorplanung beauftragt, deren Ergebnis im Konzept vorliegt.

Vom Bahnhof Lahr ins Plangebiet sind als externe Bahnerschließung grundsätzlich zwei Trassenführungen möglich, die beide Vor- und Nachteile haben. Die sog. Variante L 2 führt vom Bahnhof entlang der Rheinstraße (südlich der Fahrbahn) ins Plangebiet. L 3 führt vom Bahnhof unter Verwendung des bestehenden Gleises entlang der Carl-Benz-Straße durch das Industriegebiet-West. Ab dem Hinlehreweg sind für L 3 zwei Linienführungen denkbar. L 3 A verläuft parallel zu der im MASTERPLAN verankerten Randstraße, die das Industriegebiet-West mit dem Flugplatzareal verbinden soll, und kreuzt die Rheinstraße schleifend. L 3 B wird teilweise parallel zur B 36 geführt, schwenkt dann nach Norden ab und kreuzt die Rheinstraße rechtwinklig. Alle Varianten haben im Endausbau eine direkte Nord-einspeisung in die Rheintalstrecke der Deutschen Bahn AG. Die Entscheidung für eine Variante wird im Gemeinderat getroffen.

Im vorliegenden Geltungsbereich werden die Flächen für die Trassen L 3 A und L 2 gesichert, die vom Umschlagbahnhof bis zur Kreuzung der Rheinstraße identisch sind. Sollte wider Erwarten L 3 B zur Ausführung kommen, wird die Trassensicherung/-änderung im Rahmen des Planfeststellungs- bzw. -genehmigungsverfahrens zu erfolgen haben.

Als wesentliches Element der internen Bahnerschließung wird ein Umschlagbahnhof (Ubf) für den kombinierten Verkehr vorgesehen. Auf dieser Anlage werden mit leistungsfähigen Einrichtungen Behälter von der Straße auf die Bahn und umgekehrt umgeschlagen. In Deutschland ist ein ganzes Netz solcher Ubf in Entstehung begriffen.

Für die Abfertigung der prognostizierten Verkehrsmengen kann von einem 3-gleisigen Ubf mit zugehöriger Straßenverkehrsfläche ausgegangen werden. In einer 1. Baustufe kann ein halbes Modul mit einer Nutzgleislänge von 350 m, was für die Abfertigung von Halbzügen ausreicht, erstellt werden. Die Option für einen Ausbau von 700 m (Behandlung von Ganzzügen) sollte jedoch offengehalten werden. Den im Plan eingetragenen "Flächen für Bahnanlagen" liegt der 3-gleisige Ubf mit Straßenflächen zugrunde. Im Plan wurde zwischen Stammgleis und Umschlaggleis mit Straßenfläche nicht unterschieden.

In der Startphase kann eine 2-gleisige Anlage erstellt werden und mit einem Mobilgerät umgeschlagen werden. Sobald die Umschlagskapazität des Mobilgeräts überschritten wird, kann die Anlage mit einem Hochleistungsportalkran ausgerüstet werden.

Unter Berücksichtigung der Bauhöhenbeschränkung und des straßenseitigen Erschließungssystems wurde die vorliegende Gleisführung entwickelt.

Ubf und evtl. Frachtzentren könnten beidseits der Umschlaggleise in gleicher Ausrichtung wie die HAUPTerschließungsachse angeordnet werden. Die HAUPTerschließungsachse wird im Vergleich zum MASTERPLAN um eine Grundstückstiefe nach Westen verschoben, so daß Grundstücke angeboten werden können, welche auf der einen Seite über einen Straßen-, auf der anderen Seite über einen Bahnanschluß verfügen. Dieser Bahnanschluß ergibt sich ohne große Aufwendungen durch das Verlängern des Zufahrtsgleises zum Ubf. Zudem lassen sich bei dieser Variante Grundstücke westlich der HAUPTerschließungsachse einfacher per Bahn erschließen und das Kreuzen der Straße wird in einem steileren Winkel möglich.

2.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belasteten Flächen sind zur Sicherung einer geordneten Ver- und Entsorgung erforderlich. Die Fahrrechte sind für die fachgerechter Pflege und Unterhaltung der Gemeinschaftsgrünzüge zur Gewährleistung der Dachflächenentwässerung erforderlich. Entsprechende Pflegewege werden angelegt. Da die Organisationsformen noch nicht endgültig definiert sind, werden die Rechte jeweils alternativ Stadt/Zweckverband eingetragen.

Sollte eine kleinere als die vorgeschlagene Grundstückparzellierung zur Ausführung kommen, muß die Anbindung an den Gemeinschaftsgrünzug zur Dachentwässerung privatrechtlich gesichert werden.

Das Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit in den Gemeinschaftsgrünzügen ergibt sich aus deren Funktion als Aufenthaltsbereich für Beschäftigte des gesamten Plangebiets in Verbindung mit der Festsetzung als gemeinschaftliche Grünanlage.

2.7 Ver- und Entsorgung

2.7.1 Entwässerung

Für das gesamte Flugplatzareal wurde eine Gesamtentwässerungsstudie erstellt, auf deren Basis am 19.12.1994 das Wasserrechtsverfahren eingeleitet wurde. Für das geplante Industriegebiet des vorliegenden Bebauungsplans sind völlig neue Entwässerungssysteme anzulegen. Es kommt das modifizierte Trennsystem zur Anwendung, wobei jeweils getrennt voneinander abgeleitet werden:

- die gewerblichen und häuslichen Schmutzwässer sowie evtl. in kleinen Mengen anfallende Niederschlagswässer, für die eine Reinigung auf der biologischen Kläranlage gefordert wird,
- sämtliche Niederschlagswässer der Dachflächen, die ohne Behandlung den Versickerungsanlagen unmittelbar zugeführt werden können,
- sämtliche Niederschlagswässer von Verkehrs- und Hofflächen, die erst nach einer Regenwasserbehandlung kontrolliert den Versickerungsanlagen zugeleitet werden dürfen.

Die Entwässerungskonzeption für das Schmutzwasser sieht vor, das Schmutzwasser aus dem Bereich West über ein separates, neu anzulegendes Kanalnetz dem zur Verbandskläranlage Friesenheim führenden Verbandssammler zuzuführen. Unter Berücksichtigung der Altlastenverdachtsflächen wird der Hauptsammler unter der Landebahn durchgeführt und an den vorhandenen Kanal angeschlossen. Zwischenpumpwerke sind in jedem Fall erforderlich.

Es wurde für das Regenwasser eine Konzeption entwickelt, die die vorhandene Vorflut Pfitzengraben und Unditz kaum belastet. So wurden Versickerungsflächen im regionalen Grünzug zwischen Bebauung und Autobahn sowie in den geplanten Grünschnitten vorgesehen, so daß die Versickerung innerhalb des Plangebiets erfolgen kann.

Zur Behandlung des aus Hof- und Verkehrsflächen anfallenden Regenwassers werden Regenklärbecken in Verbindung mit nachgeschalteten Schönungsteichen vorgesehen.

Durch die schwierigen Gefälleverhältnisse ist das Auffüllen des vorhandenen Geländes im Baubereich - mit Ausnahme der Flächen der kanadischen Bauschutzdeponie - um 0,5 bis 1,0 m erforderlich; Verkehrsflächen im Rahmen der Erschließung, Baugrundstücke bei der konkreten Ansiedlung. So können die Flächen für den Baukörper von der Auffüllung direkt ausgespart und damit ein Mehraufwand vermieden werden.

Für den Bereich des vorliegenden Bebauungsplans wurde eine Zwischenlösung erarbeitet. Es soll eine begrenzte Abflußmenge über das vorhandene Grabensystem und die Verdolung im Bereich der Autobahnkreuzung nördlich des Gerstmattensees in die Unditz geleitet werden. Beantragt wurde eine Maximalmenge von 200 l/s. Im Bereich des Gerstmattensees wird eine neue Grabenverbindung angelegt und dadurch die bisherige Einleitung in den See unterbunden. Der vorhan-

dene Graben entlang der vorhandenen Flugplatz-Randstraßen soll zunächst ebenfalls als Notüberlauf verwendet werden.

Den Berechnungen liegt ein realistischer Versiegelungsgrad von 75 % zugrunde. Die grobe Dimensionierung der verschiedenen "Flächen für die Regelung des Wasserabflusses" sind dem Nutzungsplan zu entnehmen.

Die Gemeinschaftsgrünzüge übernehmen neben der Versickerung und Ableitung von Dachwasser verschiedene Funktionen. Da die konkrete Gestaltung und Aufteilung erst im Rahmen einer detaillierten Entwässerungsplanung festgelegt werden kann, werden sämtliche Festsetzungen der gesamten Fläche zugeordnet.

Das gleiche gilt für die Versickerungsflächen im Nordwesten und Norden des Plangebiets, die in der landwirtschaftlichen Nutzung verbleiben. Auf entsprechende Nutzungseinschränkungen wird hingewiesen.

Die Versickerung von Oberflächenwasser dient der Grundwasseranreicherung und hat somit positive Auswirkungen auf den Naturhaushalt.

Die technischen Bauwerke "Regenklärbecken" und "Schönungsteich" sind öffentliche Entsorgungseinrichtungen und im Plan besonders gekennzeichnet.

Die o.g. Festsetzungen wurden gem. § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB getroffen, da das Wasserrechtsverfahren noch nicht abgeschlossen ist.

2.7.2 Gas- und Wasserversorgung

Das Gas- und Wasserversorgungsnetz ist im Geltungsbereich vollständig neu anzulegen. Die Trassenführung erfolgt innerhalb der öffentlichen Straße oder wo nötig innerhalb der Leitungsrechte. Stationsplätze innerhalb des Gebiets sind nicht erforderlich. Die Versorgung erfolgt von den Stationsplätzen an der Rheinstraße aus.

2.7.3 Stromversorgung

Es wird ein völlig neues Stromversorgungsnetz aufgebaut. Die Trassenführung erfolgt innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen oder wo nötig innerhalb der Leitungsrechte.

Die für die übliche Versorgung erforderlichen Stationsplätze sind im Nutzungsplan eingetragen. Bei erhöhtem Strombedarf sind die erforderlichen Einrichtungen auf dem eigenen Grundstück zu errichten.

2.8 Flächen für die Landwirtschaft

Die Ausdehnung des Geltungsbereichs auf die südwestliche Fläche zwischen Rheinstraße und B 36 wurde durch die Schaffung des neuen leistungsfähigen Anschlusses des Plangebiets an die B 36 erforderlich. Mit Ausnahme der Straßentrasse verbleiben die Flächen in landwirtschaftlicher Nutzung und werden als "Flächen für die Landwirtschaft" im Bebauungsplan gesichert.

Die "landwirtschaftlichen Flächen" im Nordwesten und Norden des Plangebiets dienen der Regenrückhaltung und Versickerung und sind deshalb zusätzlich mit dem entsprechenden Planzeichen versehen. Die landwirtschaftliche Nutzung wird durch diese Festsetzungen eingeschränkt (z.B. Umbruchverbot, zeitweise Überschwemmung mit Nutzungsausfall); eine privatrechtliche Regelung wird erforderlich. Die konkrete Flächenaufteilung sowie die Führung und Gestaltung der Gräben wird im Rahmen der detaillierten Entwässerungsplanung überprüft; die Nutzungseinschränkungen formuliert. Es wurde deshalb eine rein flächenmäßige Darstellung gewählt.

2.9 Grünflächen

2.9.1 Öffentliche Grünflächen

Innerhalb der als öffentliche Verkehrsflächen gekennzeichneten Flächen sind Grünstreifen als Straßenbegleitgrün geplant. Beidseits der eigentlichen Fahrbahn wird ein 3 m breiter Grünstreifen mit großkronigen Bäumen alleearartig angelegt, wobei jedem Straßenzug eine charakteristische Baumart zugeordnet wird. Dahinter verläuft der ca. 3 m breite Geh- und Radweg.

Als öffentliche Grünflächen sind auch die Bereiche festgesetzt, die für ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. § 8 a BNatSchG vorgesehen sind. Die Festsetzung erfolgt in Verbindung mit "Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft" und wird unter Ziff. 2.10 ausführlich erläutert.

2.9.2 Private Grünflächen - Gemeinschaftsanlage -

Wie bereits unter Ziff. 2.3 (Maß der baulichen Nutzung) erläutert, resultiert das komplexe Grünkonzept aus den unterschiedlichen Anforderungen an die Flächen.

Flächenanteile in Höhe von 15 % des Baugrundstücks sind als gemeinschaftliche Grünanlage im "Gemeinschaftsgrün" nachzuweisen. Die konzentrierten zusammenhängenden privaten Grünflächen im Gemeinschaftsgrünzug sichern die ökologische Qualität der Freiflächen. Durch die Verbindung der Grünzüge mit dem regionalen Grünzug erfolgt eine Verzahnung, die neben ökologischen und klimatologischen Vorteilen auch die landschaftliche Einbindung garantiert. Im Gegensatz zu isolierten "Betriebsgrünflächen", die oft nur nach rein gestalterischen Kriterien angelegt werden, weisen die Gemeinschaftsgrünzüge eine vielfache ökologische Wertigkeit auf. Außerdem sind sie mit einem Pflanzgebot belegt. Die ökologische Qualität soll durch fachgerechte Pflege gewährleistet werden.

Die Gemeinschaftsgrünzüge sollen zusammenfassend folgende Funktionen übernehmen:

- Aufenthaltsbereich als "Betriebsgarten"; Beitrag zur Schaffung eines angenehmen Arbeitsklimas und zur Kommunikation im Gebiet

- Entwässerung; Versickerung und Ableitung von Dachflächenwasser
- städtebauliche Gliederung des Plangebiets
- Verzahnung mit der freien Landschaft; landschaftliche Einbindung
- vernetzter Lebensraum für Tier- und Pflanzenwelt

Neben diesem Gemeinschaftsgrün sind auf dem Baugrundstück private Grünflächen nachzuweisen, wobei ein Teil durch Pflanzgebote entlang der Straße fixiert wird. Das erläuterte Grünkonzept kann zusätzlich zu den unter Ziff. 2.1o beschriebenen Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahme gewertet werden.

Das Konzept wurde in Abstimmung mit Landschaftsplanern und Logistikfachleuten erarbeitet.

2.9.3 Pflanzgebote

Wie bereits erwähnt, soll mit der Festsetzung - flächenhaftes Pflanzgebot, Anpflanzen von Bäumen, Erhaltung von Bäumen - die ökologische Qualität dieser Flächen gesichert werden. Es soll eine standortgerechte Pflanzung erfolgen. Die Pflanzenliste orientiert sich an der potentiellen natürlichen Vegetation des Sternmieren-Stieleichen-Hainbuchen-Waldes (Stellario holosteeae-Carpinetum).

Der Bebauungsplan weist entlang den Straßen einen 4 m breiten Pflanzstreifen mit Baumstandorten aus. Dieser Streifen mit den im Abstand von 12 m alleeartig anzuordnenden Bäumen soll in Verbindung mit der innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen entstehenden Allee den repräsentativen Charakter und die städtebauliche Zielvorstellung eines durchgrünten Gewerbeparks unterstreichen. Zudem soll hierdurch die Gliederung und Strukturierung des Straßenraums betont und ein prägendes Ortsbild geschaffen werden.

Im Gemeinschaftsgrünzug orientiert sich das Pflanzgebot an der multifunktionalen Nutzung. Das Pflanzschema wird hier im Rahmen der konkreten Entwässerungsplanung erarbeitet.

Durch die erforderliche Auffüllung des Geländes können voraussichtlich nur die Bäume in den Grünzügen erhalten werden. Sie sind im Plan besonders gekennzeichnet.

Sämtliche Pflanzgebote können zusätzlich zu den unter Ziff. 2.1o beschriebenen Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen gewertet werden.

2.9.4 Fassadenbegrünung

Es wird eine dauerhafte Begrünung von 20 % der Außenwandflächen festgesetzt. Die festgesetzte Fassadenbegrünung zielt im wesentlichen auf die Verbesserung der mikroklimatischen und lufthygienischen Situation im direkten Baukörperbereich sowie auf die allgemeine Erhöhung des Grünanteils in einem Gebiet mit relativ hoher Versiegelung. Darüber hinaus kommt der Fassadenbegrünung auch eine gestalterische Bedeutung zu. Der zu begrünende Anteil von 20 % bezieht sich auf die Gesamtaußenwandfläche eines bebauten Grundstücks

und kann durchaus z.B. ausschließlich an Bürogebäuden oder Einzelbauteilen nachgewiesen werden.

2.1o Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

- naturschutzrechtliche Eingriffsregelung
- Umweltverträglichkeitsstudie

2.1o.1 Ausgangssituation und Vorgehensweise

Bereits im Rahmen des Offenen Städtebaulichen Gutachterverfahrens wurde die "Ökologische Bestandsaufnahme und Entwicklung von ökologischen Leitlinien für die Umnutzungsplanung" erarbeitet. Durch das parallele Arbeiten konnten ökologische Leitlinien nach und nach als Zwischenergebnisse in die immer konkreteren städtebaulichen Planungen einfließen. Insgesamt war dieser Planungsprozeß sehr positiv im Sinne einer laufenden Optimierung aller Planungen.

Im MASTERPLAN wurden so frühzeitig Bereiche mit hoher ökologischer Qualität von der Überbauung ausgeschlossen. Innerhalb dieser Untersuchung wurden 1992 und 1993 erste Erhebungen zu Flora und Fauna des gesamten Flugplatzareals sowie der Boden- und Grundwasserverhältnisse durchgeführt.

Die vegetationskundlichen Untersuchungen konnten weitestgehend abgeschlossen werden und eine Bewertung der Flächen erfolgen. Die hohe Bedeutung von Teilflächen für die Tierwelt wurde erkannt; es konnten jedoch aufgrund des begrenzten Zeitrahmens nur eingeschränkte Aussagen zu Minimierung, Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft gemacht werden.

Im Rahmen dieser Raum- bzw. Umweltanalyse wurden die Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) beachtet.

Ende 1993 wurde von der Stadt die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für den Westbereich des Flugplatzes beauftragt; parallel hierzu erfolgte die Beauftragung für vertiefende tierökologische Untersuchungen und der Erarbeitung von Hinweisen und Empfehlungen zur Minimierung der ökologischen Auswirkungen der Umnutzungsplanungen. Die UVS enthält die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen bei der Realisierung des Bebauungsplans, der darauf projizierten Nutzungen und der darin geregelten Fragen der Ver- und Entsorgung gem. § 6 UVPG/LUVPG. Die UVS für den Westbereich des Flugplatzgeländes wurde erarbeitet, um eine umweltverträgliche Planung zu gewährleisten.

Ziele der "Tierökologischen Untersuchungen" waren Erhebungen zu den ausgewählten Artengruppen Vögel, Amphibien, Libellen, Tagfalter und Heuschrecken, die Abgleichung dieser Ergebnisse mit den vorliegenden vegetationskundlichen Daten, eine naturschutzfachliche Bewertung sowie das Aufzeigen von möglichst naturschutzverträglichen Flächendispositionen für die geplanten Bauvorhaben im Gebiet. Neben der Ermittlung und Abgrenzung von Vorrangflächen für den Arten- und Biotopschutz wurden Möglichkeiten zur Vermeidung und Verminderung bzw. zu Ausgleich und Ersatz aufgezeigt. Mit in die Un-

tersuchungen einbezogen wurden einige an das Gebiet im Westen angrenzende Flächen.

Detailinformationen können folgenden Gutachten entnommen werden:

- "Ökologische Bestandsaufnahme und Entwicklung von ökologischen Leitlinien für die Umnutzungsplanung" (Planungsgruppe Ökologie + Umwelt Süd, Rottenburg a.N. 1993)
- "Tierökologische Untersuchungen auf dem Flugplatz Lahr" (Bioplan, Tübingen 1995)
- "Umweltverträglichkeitsstudie" (Planungsgruppe Ökologie + Umwelt Süd, Rottenburg a.N. 1995)

2.10.2

Bestandsbeschreibung und -bewertung

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans wurde im Rahmen der tierökologischen Untersuchungen in verschiedenen Untersuchungsflächen unterteilt.

Die im Bereich des Bebauungsplans näher untersuchten Teilgebiete gliedern sich in Bereiche unterschiedlicher Wertigkeit, die zum Teil herausragende Bedeutungen hinsichtlich der Ziele des Arten- und Biotopschutzes aufweisen. Begründet wird die Bewertung sowohl aus vegetationskundlicher als auch aus tierökologischer Sicht.

Die Bestandsbeschreibung und -bewertung kann hier nur in Form von Auszügen aus dem Gutachten aufskizziert werden. Detaillierte Ergebnisse können den o.g. Gutachten und dem beigefügten Plan "Flächenbewertung" entnommen werden.

Im folgenden werden nur die ökologisch bedeutsamen Flächen vorgestellt:

Brachen

Im Südwesten und Süden des Plangebiets befinden sich einige seit geraumer Zeit verbrachende Bereiche, die aus verschiedenen militärischen Übungsflächen hervorgegangen sind. Es handelt sich um unterschiedlich alte Brachestadien auf wechselfeuchten, teilweise verdichteten Böden sowie Grünland und Schotterflächen im Bereich der südlichen Einflugschneise.

Die festgestellte hohe Bedeutung der verschiedenen jungen Sukzessionsstadien begründet sich durch das Vorkommen zahlreicher gefährdeter Tierarten und der heutigen großen Seltenheit derartiger Lebensräume. Aufgrund der Begradigungen und Verbauungen der Flüsse finden sich junge Pionierstadien heute in der Regel nur noch im Bereich von Abgrabungen, Industriebrachen sowie den hier vorzufindenden ehemals militärisch genutzten Flächen. Sie haben als seltene Sekundärstandorte eine sehr hohe Bedeutung für den Artenschutz. Diese teilweise sehr kleinräumigen Mosaik aus unterschiedlich alten Militärbrachen, Obstbrachen sowie älteren Feldgehölzen, verbunden mit wechselfeuchten Standortbedingungen bieten die Voraussetzungen für ein Vorkommen einer bemerkenswert artenreichen Vogelgemeinschaft der Hecken, Feldgehölze und Röhrichte. Die Kriterien für "Vogelbrutgebiete von überregionaler Bedeutung" sind

(Hölzinger & Mahler 1994) durch das zahlreiche Vorkommen von Dorngrasmücke, Hänfling und Gelbspötter gut erfüllt. Die im Bereich der südlichen Einflugschneise liegenden Schotter- und Bracheflächen sind weiterhin Lebensraum für eine große (Teil)Population der Kreuzkröte und zahlreicher, zum Teil stark gefährdet, Libellen- und Heuschreckenarten. Da überdies eine Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisen-Bläulings hier lebt, wird die Gesamtheit dieser Flächen als von "überregionaler Bedeutsamkeit" bewertet.

Munitionsdepot

Das Munitionsdepot wurde früher als Streuobstwiese genutzt. Derzeit sind auf den Flächen noch nahezu alle Kennarten der Streuobstwiesen vorhanden; sie wurden als die trockene Variante einer Knollendistel-Pfeifengraswiese kartiert, die auf weiten Flächen die Kriterien des § 24 a NSchG erfüllen.

Diese Pfeifengrasbestandteile sind aus vegetationskundlicher Sicht als "überregional bedeutsam" einzustufen.

Südliche Traube

Der Geltungsbereich schneidet die südliche Traube lediglich an. Es werden 4 Flugzeugbunker mit Grasdach überplant. Auf diesen Grasdächern mit einer wenigen zentimeterdicken Auflage aus Geotextilien, Blähton und Erde herrschen extreme Standortbedingungen. Diese Trockenstandorte werden von geo-xerophilen Heuschreckenarten besiedelt und als Flächen von "regionaler Bedeutung" eingestuft.

2.10.3 Vermeidung von Eingriffen

Der Anspruch, Eingriffe zu vermeiden, reicht bis zur Masterplan-Phase zurück. Hier wurden, wie bereits erläutert, durch das parallele Erarbeiten von städtebaulichen Konzepten und ökologischer Bestandsaufnahme (mit ökologischen Leitlinien für die Umnutzungsplanung) die von der Bebauung freizuhaltenen Flächen definiert. Der jetzige Geltungsbereich ist Ergebnis dieses Abstimmungsprozesses und muß in Bezug zum gesamten Flugplatzareal gesehen werden.

2.10.4 Minimierung, Ausgleich und Ersatz von unvermeidbaren Eingriffen

Brachen

Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Inanspruchnahme dieser Biotopflächen durch Gewerbebauland sollen im Bereich der Einflugschneise geeignete zusammenhängende Flächen entwickelt bzw. optimiert werden. Dieser ca. 18 ha große Bereich wurde zur Verwirklichung von Kompensationsmaßnahmen in den Geltungsbereich mit aufgenommen.

Die festgesetzten Maßnahmen zielen darauf, die vorhandenen Habitat-eigenschaften hier auf dieser unmittelbar angrenzenden Fläche zu schaffen. Der gesamte Biotopkomplex der vorhandenen unterschiedlichen Brachen soll somit in unmittelbarer Nähe neu entstehen. Es wird auf eine Flächenbilanzierung verzichtet, da es aus fachlicher Sicht sinnvoller erscheint, die vorhandenen Biotope als komplexe

Lebensräume mit vielseitigen Wechselbeziehungen zu sehen und für diese in unmittelbarer Nähe Ersatzlebensräume zu schaffen.

Zur Verdeutlichung der festgesetzten Maßnahmen ist in Anlage II b der Begründung ein Plan mit vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für diesen Bereich beigelegt. Eine detaillierte Ausführungsplanung ist bereits in Bearbeitung. Sie wird mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.

Zum Schutz der Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisen-Bläulings, der nach der FFH-Richtlinie (Flora, Fauna, Habitat) unter besonderem Schutz steht, wurde die Planung gegenüber dem Bebauungsplan-Vorentwurf geändert. Aufgrund der komplizierten Biologie dieser Art muß der Schutz bestehender Lebensräume absolute Priorität haben, da eine Neubesiedlung von Ersatzflächen nur sehr bedingt zu erwarten ist. Sie verhält sich gegenüber Einflüssen von außen (vor allem verschiedene Störungen) weitgehend unempfindlich. Aus diesen Gründen ist auch bei einer relativ engen Nachbarschaft der Gewerbeflächen bei strikter Einhaltung der Festsetzungen mit einer günstigen Entwicklung zu rechnen.

Die Bauflächen wurden im Bereich einer Population zurückgenommen, so daß ca. die Hälfte des Lebensraums erhalten bleibt und durch entsprechende unmittelbar angrenzende Maßnahmen der Lebensraum nach Südosten erweitert werden kann.

Die Flächen sind im Nutzungsplan besonders gekennzeichnet (FFH). Die entsprechende Maßnahme soll vor Baubeginn eingeleitet werden.

Munitionsdepot

Das ca. 18 ha große Gebiet ist aufgrund der vegetationskundlichen Wertigkeit aus den Planungen zur Errichtung von Gewerbeflächen ausgenommen und als öffentliche Grünfläche mit Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege von Natur und Landschaft festgesetzt. Zum Schutz bzw. der Wiederherstellung der Pfeifengraswiesen sind allerdings eine Reihe von Maßnahmen notwendig, da andernfalls das Gebiet weiter verbuscht. Ab einem bestimmten Zeitpunkt ist dann die heute noch mögliche Renaturierung der Streuwiesen nicht mehr möglich. Die Maßnahmen dienen der Sicherung des § 24 a NSchG Biotops und sind als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu werten.

Grundsätzliches Ziel ist für die tiefliegenden Flächen eine einschürige, ungedüngte, hochwüchsige, aber meist lückige und artenreiche Streuwiese mit der Hauptblütezeit im Sommer wiederherzustellen. Sie sollte grundsätzlich nur einschürig bewirtschaftet werden, wobei die Mahd im Herbst liegen muß. Auf höherliegenden Teilflächen wie z.B. der neben den Bunkeranlagen S 164 ff. liegenden blütenreichen, relativ trockenen Wiese sollte eine zweischürige Bewirtschaftung mit einem früh liegenden ersten Mahdtermin Ende Mai und einer zweiten, sehr späten Mahd nicht vor Anfang September erfolgen.

Zur Erreichung dieses Ziels ist allerdings die Entfernung eines großen Teils der gepflanzten standortfremden Gehölze unumgänglich.

Kleine Teile des Munitionsdepots sollten ferner im Sinne einer Wechselbrache gepflegt werden. Dies dient insbesondere der Aufwer-

tung potentieller Lebensräume des Dunklen Wiesenknopf-Ameisen-Bläulings mit dem Großen Wiesenknopf als Hauptnahrungs- bzw. Eiablagepflanze. Diese Teilflächen dürfen grundsätzlich zwischen Anfang Juni und Anfang September nicht gemäht werden; sie sollten sich mit Bereichen abwechseln, die nur alle zwei Jahre auf je der Hälfte der Fläche nicht vor Anfang September gemäht werden. Die Erhaltung kleiner Brachen soll auch dem Schutz weiterer, nur hier nachgewiesener Arten wie dem Malven-Dickkopffalter dienen, der auf verschiedene, spät blühende Malvenarten angewiesen ist.

Das Mähgut muß grundsätzlich abtransportiert werden; eine Beweidung darf nicht erfolgen.

Zur Verdeutlichung der festgesetzten Maßnahmen ist in Anlage II c der Begründung ein Plan mit vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für diesen Bereich beigelegt. Eine detaillierte Ausführungsplanung soll in Abstimmung mit dem Naturschutz erarbeitet werden.

Streifen entlang des Verkehrslandeplatzes

Hier sollen zur landschaftlichen Einbindung im Sinne einer für die Niederungsgebiete in der Rheinebene landschafts- bzw. naturraumtypischen Struktur/Gliederung flächige Heckenstrukturen entstehen. Zusammen mit den im Gebiet vorgesehenen Grünzügen und Verzahnungen wird so eine typische Mischung von sich durchdringenden flächigen Konturen - Grünland, größere Gehölzbestände/Wald, inselhafte Siedlungskörper - geschaffen, die vor allem von den Lahrer Vorbergen aus wirkt. Die Pflanzung muß die Höhenbeschränkungen des Luftverkehrsgesetzes berücksichtigen.

Diese ca. 1 ha großen Flächen dienen vor allem der Pflege und Entwicklung der Landschaft und sind damit als Ausgleichsmaßnahmen zu werten.

Sonstige Maßnahmen

Zusätzlich sind als Kompensation zu werten:

- Grünkonzept; Festsetzung von "Gemeinschaftsgrünzügen", durch die eine Optimierung der ökologischen Funktion der nichtüberbaubaren Flächen erfolgen soll.
- Pflanzgebote auf den privaten Baugrundstücken
- alleeartige Bepflanzung der öffentlichen Verkehrsflächen
- Entwässerung im modifizierten Trennsystem mit den Versickerungsflächen

Abschließend wird darauf hingewiesen, daß die von Bebauung in Anspruch genommenen Flächen überwiegend militärisch genutzt waren und zum Teil versiegelt bzw. intensiv landwirtschaftlich genutzt sind. Dies ist bei der Bereitstellung von ökologischen Ausgleichsflächen zu berücksichtigen.

2.10.5 "Gelblicht" im Außenbereich

Auf Anregung des Naturschutzbundes werden als Außenbeleuchtung Natriumdampf-Hochdruck- bzw. -Niederdruck-Lampen und eine zielgerichtete Ausstrahlung der Leuchten als Maßnahme zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt. In der Broschüre "Überbelichtet" (Nabu 1994) werden die Vorteile einer umweltfreundlichen Außenbeleuchtung aufgezeigt: "Künstliche Lichtquellen sind zu einem ernsthaften Umweltproblem geworden. Insbesondere die beleuchteten Randbereiche von Siedlungen locken viele Insekten aus der umgebenden Landschaft in den sicheren Tod. Dieser Verlust an Arten und Biomasse trägt zur Labilisierung der Ökosysteme bei."

Untersuchungen zur Attraktivität verschiedener Lampenarten für nachtaktive Insekten zeigen, daß das "Gelblicht" aufgrund des ausgestrahlten Lichtspektrums deutlich weniger Insekten anzieht, was durch eine zielgerichtete gebündelte Ausstrahlung positiv unterstützt wird. Zudem trägt das "Gelblicht" zur Energieeinsparung bei.

Im öffentlichen Straßenraum werden nach Angaben der EWM AG im Plangebiet "Gelblicht"-Lampen zur Ausführung kommen. Da bei der vorgesehenen Nutzung von großen zu beleuchtenden Hofflächen ausgegangen werden muß, werden für den privaten Bereich entsprechende Festsetzungen getroffen.

2.11 Örtliche Bauvorschriften

2.11.1 Gestaltung der Gebäude

Der Ausschluß von glänzenden und reflektierenden Dacheindeckungen dient zum einen der landschaftlichen Einbindung. Der Blick von den Lahrer Vorbergen als Erholungsraum auf das Gebiet soll so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Zum anderen wird der Ausschluß von reflektierenden Materialien im Hinblick auf die geplante fliegerische Nutzung festgesetzt.

2.11.2 Gestaltung von Freiflächen

Aus stadtgestalterischer Sicht wäre ein Verzicht auf Einfriedigungen in Form von Zaunanlagen wünschenswert. Da die Betriebe jedoch einen begründeten Sicherheitsbedarf haben, werden die Zäune auf eine Höhe von 2 m begrenzt und eine geeignete Begrünung festgesetzt. Diese Festsetzung soll ein unbeschädetes Straßenbild gewährleisten.

Zur Beurteilung von Bauanträgen, insbesondere zur Überprüfung der "Grünfestsetzungen", ist die Einreichung eines Freiflächengestaltungsplans zum Bauantrag unerlässlich (gem. § 1 Abs. 5 Bauvorlagenverordnung).

Die Gestaltung der Freiflächen ist sowohl aus ökologischer als auch stadtgestalterischer Sicht ein wichtiger Bestandteil des Städtebaus und bedarf somit besonderer Berücksichtigung.

2.11.3

Werbeanlagen

Der Ausschluß von Werbeanlagen mit bewegtem und wechselndem Licht wurde zur Wahrung eines unbeschadeten Straßenbilds sowie vorsorglich im Hinblick auf die fliegerische Nutzung festgesetzt.

2.12

Altlasten

Zur Beurteilung der Altlastensituation liegen folgende Gutachten vor:

1. Environmental Baseline Study, Dames & Moore, April 1992
2. Hydrogeologie- und Altlastensituation des Nato-Flugplatzes Lahr, Baugrundinstitut Dr.-Ing. Ulrich vom 11.1.1993
3. Altlastenerkundung Nato-Flugplatz Lahr, Phase I Historische Erkundung, Baugrundinstitut Dr.-Ing. Ulrich vom 14.2.1994
4. Ingenieurgeologisches, altlasten- und bautechnisches Gutachten für den Südwestbereich des Flugplatzes, Baugrundinstitut Dr.-Ing. Ulrich vom 17.10.1994
5. Orientierende techn. Erkundung ehem. NATO-Flugplatz Lahr, Verdachtsfläche AC o6.o1 (kanadische Bauschuttdeponie nördlicher Teil; Schießstand und Panzerwaschanlage), Baugrundinstitut Dr.-Ing. Ulrich vom 17.7.1995
6. Orientierende techn. Erkundung ehem. NATO-Flugplatz Lahr, Verdachtsfläche AC o6.o2 (kanadische Bauschuttdeponie südlicher Teil), Baugrundinstitut Dr.-Ing. Ulrich vom 13.7.1995

Wir gehen davon aus, daß die Gutachten den Fachbehörden bekannt sind. Aufgrund des Umfangs werden nur Auszüge der techn. Erkundung und der entsprechenden Bewertung durch die Altlastenbewertungskommission mit den wichtigsten Ergebnissen für den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans zitiert. Allgemeine Angaben (Nutzungsgeschichte, Verfahren, Morphologie und Geologie, Grundwasser-Verhältnisse, Baugrundbeurteilung usw.) können den Gutachten entnommen werden.

Die im Bestands- und Nutzungsplan gekennzeichneten Verdachts- und Schadensflächen entsprechen den Abgrenzungen der techn. Erkundung (Ziff. 5 und 6). Auch die Bezeichnung der Flächen wurde übernommen:

AC o6 Kanadische Bauschuttdeponie

AC o6 liegt innerhalb des Geltungsbereichs. Die bei den Untersuchungen ermittelten Schadstoffgehalte im Boden und im Grundwasser werden nach den in der Informationsschrift: "Orientierungswerte für die Bearbeitung von Altlasten und Schadensfällen" genannten Werten der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg vom 16.9.1993 bewertet.

In dieser Schrift sind für Grundwasser und Boden Hintergrund-, Prüf- und maximal zulässige Emissionswerte genannt. Dabei gilt:

- der H-B-Wert als Hintergrundwert für den Boden. Der H-B-Wert bezieht sich auf den Gesamtgehalt des Schadstoffs im Boden
- der P-P-Wert als Prüfwert zum Schutz von Boden, Schutzgut Pflanze für den Boden bis 1 m Tiefe
- der P-M-Wert als Prüfwert für den Boden zum Schutz der Gesundheit von Menschen im Kontakt mit dem Boden, unterteilt nach Sensibilität der Nutzungen. Für den untersuchten Bereich wird der P-M 3-Wert als Prüfwert für Gewerbeflächen zur Bewertung herangezogen
- der P-W-Wert als Prüfwert sowohl für das Grundwasser als auch für die vom Boden ausgehende eluierbare Belastung zum Schutz von Grundwasser und dessen Nutzungen
- der $P_{\max}$ -Wert als Toleranzwert für Grundwasserverunreinigungen

Die vorliegende Orientierende Erkundung hatte zum Ziel, durch unrepräsentative Konzentrationswerte für Feststoff und Eluat aus vermuteten Belastungsschwerpunkten einen Überblick über den Umfang des Gefährdungspotentials zu geben und das räumliche Ausmaß der Kontamination in der Altlast und in den betroffenen Schutzgütern zu beschreiben.

Die anstehende Nähere Erkundung hat zum Ziel, umfassende Kenntnisse über Art und räumliche Verteilung der Schadstoffbelastung am Standort und für die betroffenen Schutzgüter sowie die expositions- und emissionsrelevanten Verhältnisse des Standorts zu erlangen. Nach Abschluß der Näheren Erkundung muß anhand der expositions- und emissionsrelevanten Verhältnisse eine Berechnung der Sanierungsziele zur Überprüfung der Einhaltung der einzelfallbezogenen Mindestanforderungen am jeweiligen Standort möglich sein.

Auszug aus der Bewertung der Altlastenbewertungskommission

Ergebnis der Orientierenden Erkundungen:

"Bei der Teilfläche AC o6.o1 - kanadische Bauschuttdeponie nördl. Teil, Schießstand und Panzerwaschanlage - werden im Grundwasser sowohl der P-W-Wert als auch der $P_{\max}$ -Wert in verschiedenen Grundwassermeßstellen für die Parameter KW, Naphtalin und PAK deutlich überschritten. Darüber hinaus liegen im Boden im Feststoff Überschreitungen der P-P-Werte und P-M 3-Werte für PAK, Blei und Arsen vor. Bei der Eluatbeprobung, die lediglich für PAK vorgenommen wurde, ergaben sich keine Überschreitungen der Orientierungswerte.

Bei der Teilfläche AC o6.o2 - kanadische Bauschuttdeponie südl. Teil - wird im Grundwasser in einer Grundwassermeßstelle eine $P_{\max}$ -Wert-Überschreitung für PAK festgestellt. Darüber hinaus liegen im Boden im Feststoff Überschreitungen der P-P-Werte und P-M 3-Werte für Blei, Cadmium, Kupfer, Zink und Arsen vor. Bei der Eluatbeprobung, die auf die Parameter AKW (EBTX) und PAK vorgenommen wurde, ergaben sich keine Überschreitungen der Orientierungswerte.

Erforderliche weitere Maßnahmen:

Im Rahmen der Bewertung der Teilflächen AC o6.o1 und AC o6.o2 wurde für die Gesamtfläche AC o6 nach Abschluß der Orientierenden Erkundung am 2.10.1995 ein maßgebliches Risiko von RHB = 8,7 festgestellt.

Für die Gesamtfläche ist eine Nähere Erkundung gemäß o.g. Begriffsdefinition durch ein qualifiziertes Fachbüro vorzunehmen.

Von der Bewertungskommission wurde beschlossen, daß die Ablagerung selbst keine weitere Bewertungsrelevanz hat. Demzufolge erstreckt sich der Umfang der Näheren Erkundung auf die auf der Gesamtfläche stattgefundenen altlastenrelevanten Nutzungen, die da sind

- Panzerwaschanlage - S 205 (außerhalb des Geltungsbereichs)
- Schießstand - Zielbereich und Erdwälle
- Transformatorenstation - S 197
- altlastenrelevante Vornutzungen im Bereich der ehemaligen Ortslage Langenwinkel (Tankstelle, Spedition ...)

Im Bereich dieser Teilflächen ist die Durchführung von weiteren Erkundungsmaßnahmen zur umfassenden Eingrenzung der belasteten Bereiche in Boden und Grundwasser erforderlich.

Zur Erkundung des Grundwassers sind, wie vom Gutachter empfohlen, insgesamt weitere 18 Grundwassermeßstellen zu errichten.

Die Grundwassermeßstellen dienen der Erfassung von aufschwimmenden Schadstoffen sowie der umfassenden Abgrenzung/Erkundung der Grundwasserkontamination für die jeweiligen Teilbereiche.

Anschließend ist ein Pumpversuch und - falls festgestellt - eine Ölschichtdickenmessung vorzunehmen. Für jeden Teilbereich ist die Schadstoffbelastung des Bodens durch das Niederbringen von einer ausreichenden Anzahl von Rammkernbohrungen/-sondierungen einzugrenzen. Die Bodenproben sind sowohl im Feststoff als auch im Eluat zu analysieren.

Sowohl die entnommenen Boden- als auch Grundwasserproben sind auf die Parameter IR-KW, AKW (EBTX), CKW, PAK und Schwermetalle zu untersuchen."

Die 3 Bereiche (Schießstand, Trafostation, ehem. Tankstelle Langenwinkel) sind im Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet.

Die im Kaufvertrag zwischen Stadt und Oberfinanzdirektion verankerten Regelungen bezüglich der Altlastenerkundung/-sanierung bzw. -sicherung sowie der Kostenübernahme gelten entsprechend. Eine zügige Behandlung der Altlastenthematik wird vorausgesetzt.

Die Bodensanierung soll soweit erforderlich im Rahmen der Baugebieterschließung erfolgen (lokale Verunreinigung z.T. nur oberflächlich). Eine evtl. Grundwassersanierung kann ohne Erschwerung der Sanierungsmaßnahme unabhängig von der Bebauung des Areals erfolgen.

Die im Bebauungsplan vorgesehene Nutzung wird durch die o.g. Altlasten nicht beeinträchtigt. Besondere Festsetzungen sind nicht erforderlich, da die Stadt das Gelände vom Bund erwirbt und Wert darauf legt, baureife altlastenfreie Grundstücke weiterzuveräußern.

Für Verunreinigungen, die während der Bautätigkeit zutage treten, gelten die einschlägigen Richtlinien, auf die unter Ziff. 16 (Hinweise) besonders hingewiesen wird.

3.0 Kosten

Die überschlägig ermittelten Kosten, welche der Stadt Lahr/Zweckverband durch die geplante Maßnahme voraussichtlich entstehen, betragen (ohne Berücksichtigung von öffentlich-rechtlichen Beiträgen):

- Vermessung	ca. DM 0,32 Mio.
- Abbruch (Gebäude, befestigte Flächen, Infrastruktur ...)	ca. DM 5,00 Mio.
- Straßenbau und Beleuchtung incl. Verkehrsgrün (ohne Brückenabbruch)	ca. DM 19,80 Mio.
- Brückenabbruch	ca. DM 0,80 Mio.
- Kanalbau und sonstige Entwässerung	ca. DM 15,00 Mio.
- Gleisanlage (nur Industriestammgleis)	ca. DM 1,00 Mio.
- Gleisanlage (Umschlagbahnhof komplett)	ca. DM 5,90 Mio.
- Wasser- und Gasversorgung	ca. DM 4,00 Mio.
- ökologische Ausgleichsmaßnahmen	ca. DM 1,00 Mio.
	<u>ca. DM 52,82 Mio.</u>

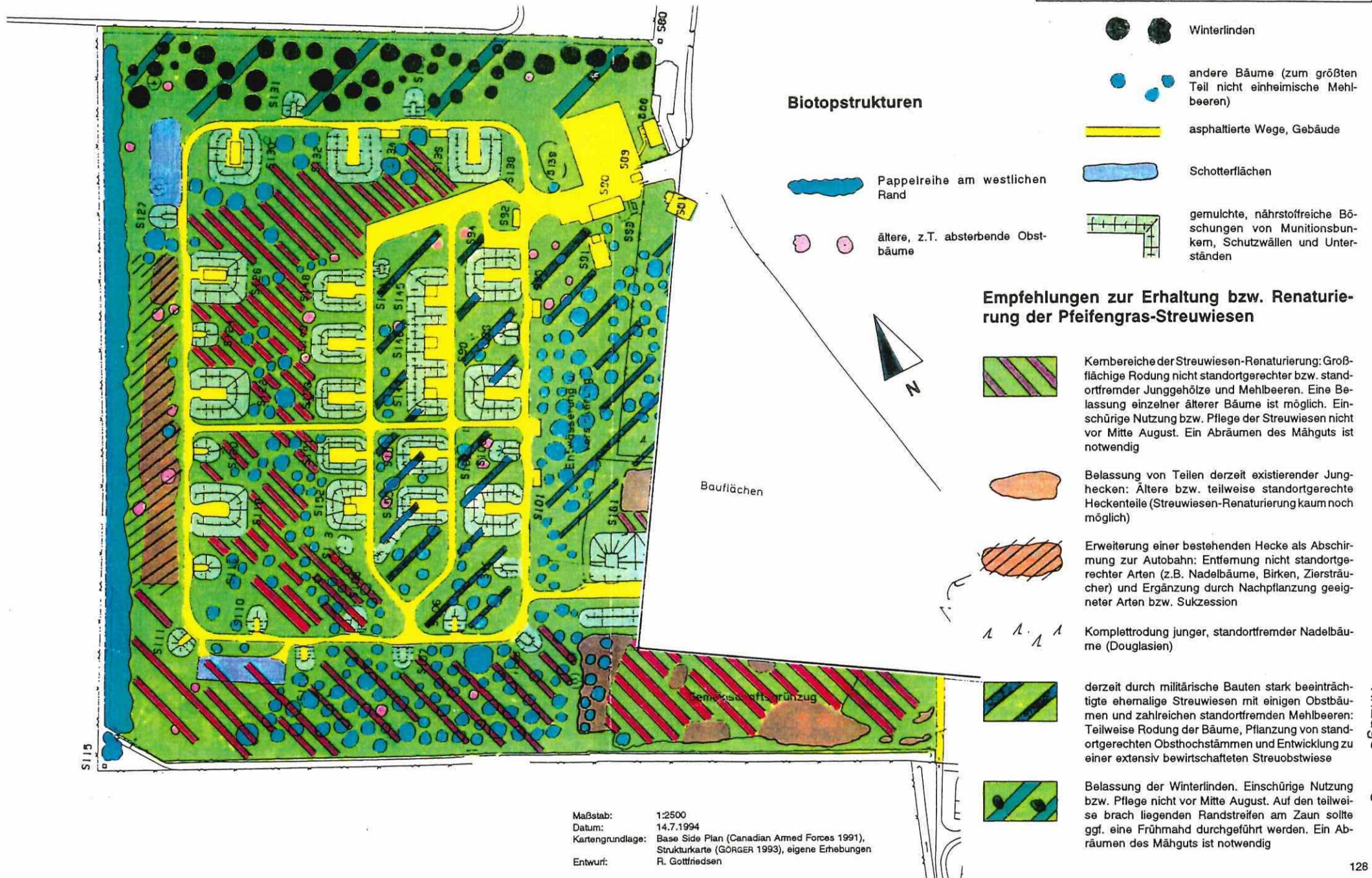
4.0 Städtebauliche Daten

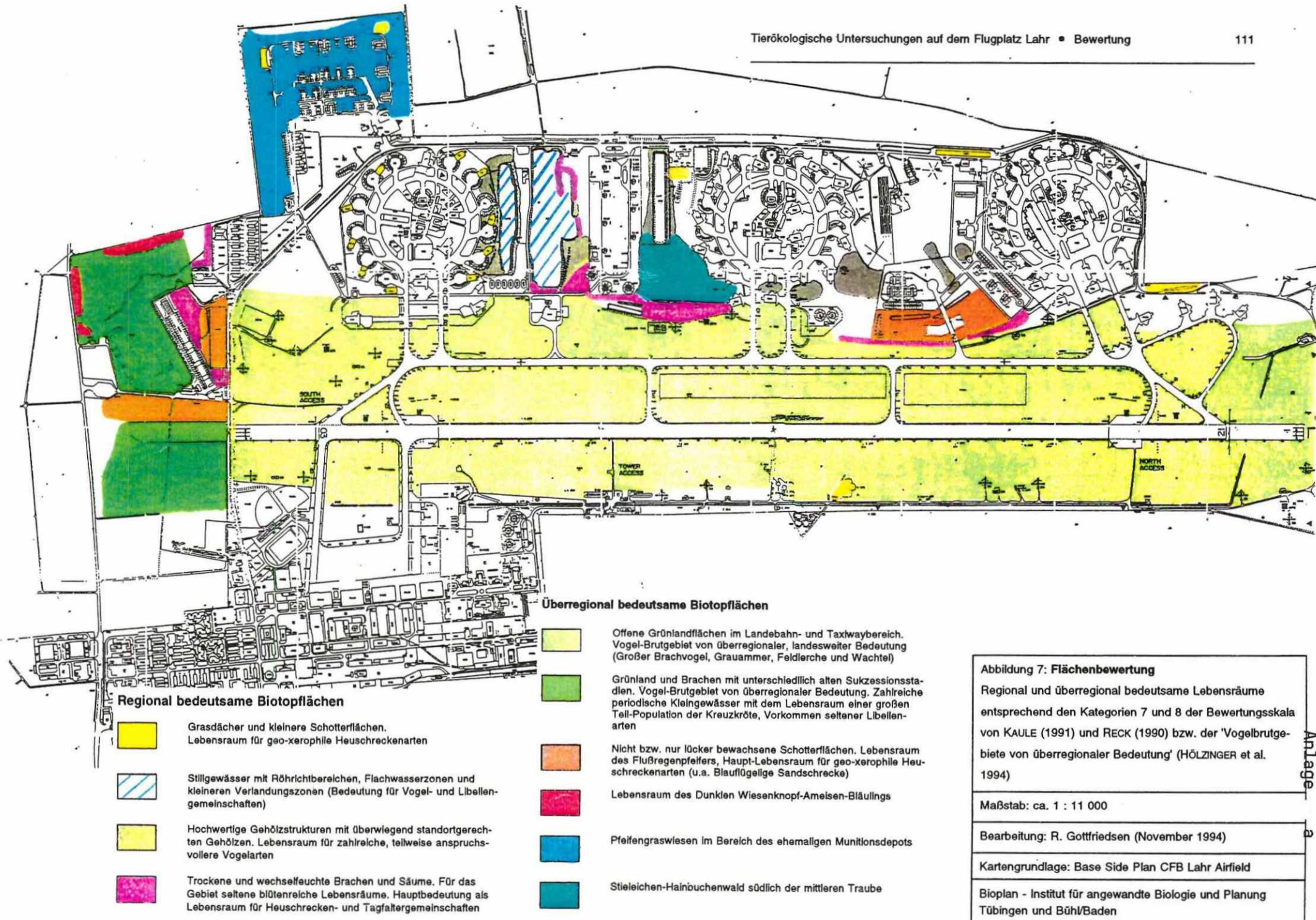
Industriegebiet (GI)	56,62 ha	43,5 %
öffentliche Verkehrsflächen (incl. Verkehrsgrün)	6,81 ha	5,2 %
Bahnanlagen	2,68 ha	2,1 %
Gemeinschaftsgrünzüge	7,89 ha	6,1 %
ökologische Ausgleichsflächen	36,18 ha	27,8 %
landwirtschaftliche Flächen	19,80 ha	15,2 %
Schönungsteich und Regenklärbecken	0,14 ha	0,1 %
	<u>130,12 ha</u>	<u>100,0 %</u>

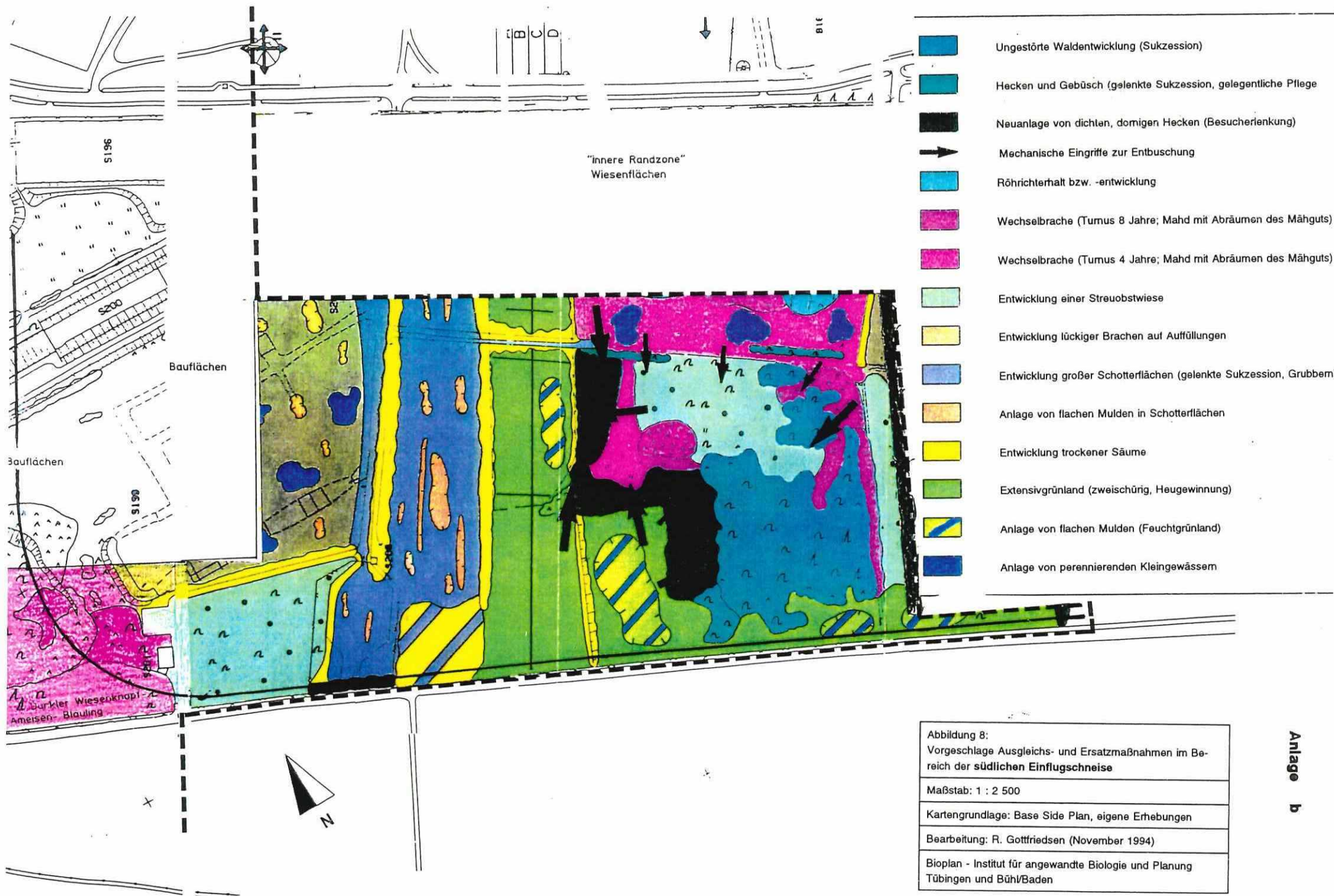
Scharf

(Scharf)
Dipl.-Ing. (FH)

Abbildung 9:
Ehemaliges Munitionsdepot auf dem Flughafen Lahr.
Vorschläge und Empfehlungen zur Erhaltung bzw.
Renaturierung der Pfeifengras-Streuwiesen







Abstandsliste 1990

Abst. klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Nummer (Spalte) d. 4. BImSchV	Betriebsart
I	1.500	1	1.1 (1)	Kraftwerke mit Feuerungsanlagen für den Einsatz von festen, flüssigen oder gasförmigen Brennstoffen, soweit die Feuerungswärmeleistung 900 MW übersteigt.
		2	1.11 (1)	Anlagen zur Trockendestillation (z.B. Kokereien und Schwelereien)
		3	3.2 (1)	Anlagen zur Gewinnung von Roheisen
		4	4.1 (1)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von Stoffen durch chemische Umwandlung mit mehr als 10 Produktionsanlagen
		5	4.1 h (1)	Anlagen zur farbikmäßigen Herstellung von Chemiefasern
		6	4.4 (1)	Anlagen zur Desillation oder Raffination oder sonstigen Weiterverarbeitung von Erdöl oder Erdölerzeugnissen in Minealöl-, Altöl- oder Schmierstoffraffinerien, in petrochemischen Werken oder bei der Gewinnung von Paraffin
II	1.000	7	1.14 (1)	Anlagen zur Vergasung oder Verflüssigung von Kohle
		8	2.14 (1 + 2)	Anlagen zur Herstellung von Formstücken unter Verwendung von Zement oder anderen Bindemitteln im Freien *)
		9	3.1 (1)	Anlagen zum Rösten, Schmelzen oder Sintern von Erzen
		10	3.2 (1)	Anlagen zur Gewinnung von Nichteisenerohmetallen (Blei-, Zink- und Kupfererzhütten)
		11	3.3 (1)	Anlagen zur Stahlerzeugung ausgenommen Lichtbogenöfen mit weniger als 50 t Gesamtabstichgewicht sowie Induktionsöfen *)
		12	3.15 (2)	Anlagen zur Herstellung oder Reparatur von Behältern aus Metall im Freien (z.B. Dampfkessel, Container) *)
		13	3.18 (1)	Anlagen zur Herstellung von Schiffskörpern oder -sektionen aus Metall im Freien *)

Abst. klasse	Abstand in m	Lfd. Nr.	Nummer (Spalte)d. 4.BImSchV	Betriebsart
II	1.000	14	3.19 (2)	Anlagen zur Herstellung von Eisen- oder Stahlbaukonstruktionen im Freien*)
		15	4.1 (1)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von Stoffen durch chemische Umwandlung mit höchstens 10 Produktionsanlagen
		16	4.1 b (1) 4.1 c (1)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von Metallen oder Nichtmetallen auf nassem Wege oder mit Hilfe elektrischer Energie sowie von Ferrolegierungen, Korund und Karbid einschl. Aluminiumhütten
		17	4.1 d (1)	Anlagen zur fabrikmäßigen Herstellung von Schwefel oder Schwefelerzeugnissen
		18	6.3 (1)	Anlagen zur Herstellung von Holzfasersplatten, Holzspanplatten oder Holzfasermatten
		19	7.12 (1)	Anlagen zur Tierkörperbeseitigung sowie Anlagen, in denen Tierkörper Teile oder Erzeugnisse tierischer Herkunft zur Beseitigung in Tierkörperbeseitigungsanlagen gesammelt oder gelagert werden
		20	7.15 (1)	Kottrocknungsanlagen
		21	10.16 (2)	Prüfstände für oder mit Luftschrauben, Rückstoßantrieben oder Stahltriebwerken
		22	10.19 (2)	Anlagen zur Luftverflüssigung mit einem Durchsatz von 25 t Luft je Stunde oder mehr *)

III 700

*) Der in der Liste angegebene Abstand ergibt sich ausschließlich oder weit überwiegend aus Gründen des Lärmschutzes und basiert auf den Lärmimmissionsrichtwerten zum Schutz reiner Wohngebiete; der Abstand darf daher um eine Abstandsklasse verringert werden, wenn es sich bei dem zu schützenden Gebiet um ein allgemeines oder besonderes Wohngebiet oder ein Kleinsiedlungsgebiet handelt.