



Bebauungsplan "Autohof West"

Ka 0/160

BEGRÜNDUNG § 9 (8) BauGB

1. Ziele und Zwecke des Bebauungsplans

Der Bereich des Bebauungsplans Autohof West ist ein bedeutender verkehrlicher Verknüpfungspunkt überörtlicher Verkehrsbeziehungen und stellt einen wichtigen Stadteingangsbereich dar. Am Autobahnknoten "Kaiserslautern- West" der Bundesautobahn A6 gelegen ist von privater Seite beabsichtigt, ein Gewerbegebiet zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben zu schaffen, für die die verkehrsgünstige Lage ein Ansiedlungskriterium darstellt. Insbesondere soll im nördlichen Plangebiet ein Autohof für LKW- und andere KFZ-Benutzer gebaut und betrieben werden. Dazu wurden Flächen von Seiten der Bundesstraßenverwaltung (planfestgestelltes Bundesautobahngelände), der Finanzverwaltung des Bundes (ehemaliger MOB-Stützpunkt Opelkreisel) und dem Land Rheinland- Pfalz (Landesforstverwaltung) gekauft, auf denen die Projekte realisiert werden sollen. Daneben ist der Bau eines Mitfahrerparkplatzes im "Autobahnrohr" mit der Bundesstraßenverwaltung vereinbart, der optional in eine südlich angrenzende Fläche erweitert werden kann. Der Bau einer Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet mit einer Anknüpfung an den Autobahnauf- und Abfahrast in Form eines Kreisels erfolgt in Abstimmung mit der Bundesautobahnverwaltung (Straßen- und Verkehrsamt Kaiserslautern) durch den privaten Investor des Gewerbegebietes und wird über die Festlegungen des Bebauungsplans hinaus in Form von vertraglichen Regelungen sichergestellt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst eine Fläche von ca.10,8 ha.

2. Entwicklung des Bebauungsplans aus dem Flächennutzungsplan und weitere Rechtsverhältnisse

Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan von 1984 sind die zu überplanenden Flächen als Verkehrsfläche mit Verkehrsgrün, als Waldfläche und als Sondergebiet (Militär) dargestellt. Zudem befindet sich der östliche Randbereich des Plangebietes innerhalb einer Fläche, die mit der Landschaftschutzgebietsverordnung "Kaiserslauterer Reichswald" belegt ist. Parallel zur am westlichen Plangebietsrand verlaufenden L 367 sind eine Reihe von Leitungen (Strom, Gas) dargestellt.

Zur Realisierung des Gewerbegebietes, der erforderlichen Erschließungsstraße mit Kreisels und des Mitfahrerparkplatzes muss der Flächennutzungsplan geändert werden. Dazu wurde ein Flächennutzungsplanänderungsverfahren Nr. 28, Bereich "Südlich des Autobahnanschlusses Kaiserslautern-West" durchgeführt.

Des weiteren wurde im Hinblick auf die im Flächennutzungsplan dargestellte Landschaftschutzgebietsverordnung für die geplanten Gewerbeflächen innerhalb des Geltungsbereichs der Verordnung eine Befreiung von den Festlegungen der Verordnung durch die untere Landespflegebehörde erteilt.

Der im Regionalen Raumordnungsplan Westpfalz dargestellte Regionale Grünzug, der im Bereich der Flächen der Landschaftsschutzgebietsverordnung beginnt und sich nach Norden und Osten fortsetzt, stellt für die Bauleitplanung kein Hindernis dar, da mit der Befreiung von den Festlegungen der o. g. Verordnung der nicht parzellenscharf definierte Regionale Grünzug im Randbereich nur geringfügig nach Osten verschoben wird.

3. Planinhalte und Abwägung

3.1 Lage und Gebietsabgrenzung

Die vom Geltungsbereich des Bebauungsplans umgrenzte Fläche befindet sich unmittelbar südlich der Autobahnanschlussstelle Kaiserslautern West und westlich der Landesstraße L 367 im Bereich nördlich des Opelkreisel. Die südliche Grenze bildet die nördliche Grundstücksgrenze des bereits bestehenden Gewerbegebietes (TRAPOBET) im Anschluss an den Praktiker-Baumarkt. Die östliche Plangebietsgrenze wird gebildet als neue Grundstücksgrenze in geradliniger Fortführung der östlichen Grundstücksgrenze des ehemaligen MOB-Grundstücks nach Norden hin.

3.2 Erschließung

Das geplante Gewerbegebiet mit dem Autohof wird erschlossen durch eine neu zu bauende Straße in Verlängerung der bestehenden Erschließungsstraße des Praktiker-Baumarktes und des anschließenden TRAPOBET-Geländes. Im Bereich des Autobahnauffahr- bzw. Abfahrastes erfolgt der verkehrliche Anschluss in Form eines Verkehrskreisels. Dieser Kreiselschließt zudem den Mitfahrerparkplatz im "Autobahnnohr" und die südlich angrenzende geplante Erweiterungsfläche. Die Straßenbaumaßnahme und der Mitfahrerparkplatz befinden sich auf Grundstücken der Bundesstraßenverwaltung und werden von dem Investor des Gewerbegebietes in Abstimmung mit der Straßenverwaltung erstellt. Zur rechtlichen Absicherung dieser Maßnahmen bedarf es entsprechender vertraglicher Vereinbarungen. Nach Herstellung der Straße soll diese als öffentliche Straße in das Eigentum der Stadt Kaiserslautern übergehen. Dafür ist der Abschluss eines Erschließungsvertrages erforderlich.

Das Gewerbegebiet selbst wird über eine von der geplanten Erschließungsstraße abzweigende Stichstraße erschlossen.

3.3 Art und Maß der baulichen Nutzung

Die Gebietskategorie entspricht einem Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO in Verbindung mit § 17 BauNVO.

Als Maß der baulichen Nutzung werden die Obergrenzen der Baunutzungsverordnung festgelegt, um eine optimale Ausnutzung des Gewerbegebietes sicherzustellen. Die festgesetzte Geschossigkeit beträgt drei Vollgeschosse. Um durch überhöhte Geschosshöhen, wie sie im Gewerbebau üblich sind, keine überdimensionierten Baukörper zu erzielen, wird eine Baumassenzahl (BMZ) von 10,0 festgesetzt.

Um eine Überbauung des Grundstückes mit wasserdurchlässigen Stellflächen, die nach den Festsetzungen nicht auf die Grundflächenzahl anzurechnen sind, bis zu einer Größenordnung von 100% zu verhindern, wird die Obergrenze der möglichen Überbauung mit wasserdurchlässigen Stellflächen zugunsten der Realisierung von Begrünung auf 90% beschränkt.

Aufgrund der vorbelasteten Umweltsituation und der Lage an zwei verkehrsreichen Hauptverkehrsströmen werden sonst im Gewerbegebiet allgemein zulässige Anlagen für sportliche Zwecke ausgeschlossen. Aus dem selben Grund sind ebenfalls Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke unzulässig.

3.4 Baustruktur

Es sind gewerbliche Gebäude unterschiedlicher baustruktureller Ausformung geplant. Unter anderem ist der Neubau des Zollamtes, die Ansiedlung der Firma MAN, eines Fast-Food Restaurants und die Errichtung eines Autohofs direkt an der Autobahn vorgesehen.

3.5 Topografie

Das Gelände war vor Beginn der Geländemodellierungsarbeiten topografisch bewegt. An der südlichen Plangebietsgrenze finden sich Geländehöhen von ca. 257 m. ü. N.N., die sich nach Norden hin bis auf Geländehöhen von ca. 261 m ü. N.N. fortsetzen. Innerhalb des geplanten Gewerbegebietes waren Höhenunterschiede von mehreren Metern vorhanden, dies galt insbesondere für den Bereich der ehemaligen Autobahnabfahrt Kaiserslautern- West, der aufgeschüttet worden war.

Es ist dem Gelände mittlerweile aufgrund der Entwässerungsnotwendigkeiten und im Untergrund anstehendem Fels ein von Westen nach Osten verlaufendes "Trichterprofil" mit einem von Norden nach Süden verlaufenden "Hochprofil" verliehen worden. Dafür waren Aufschüttungs- und Abgrabungsmaßnahmen erforderlich. Die Geländeneigung von Norden nach Süden zur Trichterlinie beträgt 1,3%, von Süden nach Norden 1%. Die Ost-West Neigung beträgt ausgehend vom jeweiligen Hochpunkt 0,5%.

3.6 Klima

Die klima- und lufthygienische Untersuchung der Stadt Kaiserslautern vom Büro Steinecke und Streifeneder, die im Auftrag der Stadt Kaiserslautern erarbeitet worden ist (Stand 09/1996), weist den dem Plangebiet benachbarten Waldflächen große Bedeutung für den siedlungsklimatischen Ausgleich zu. Während die vorhandene Bebauung dem mäßigen Überwärmungsbereich zugeordnet wird, wird die Kaltluftproduktion des Waldes hinsichtlich der Abfluss- und Strömungsmöglichkeiten differenzierter bewertet. Bemerkenswert ist die Kaltluftsammlung parallel zur Autobahn (thermische Barriere) sowie in der Talachse des Vogelwoogs.

4. Umweltverträglichkeit

4.1 Altlasten

Der ehemalige MOB-Stützpunkt stellt eine potentielle Altlastenverdachtsfläche dar und liegt, wie alle Konversionsflächen innerhalb des Verantwortungsbereiches der oberen Abfallbehörde bei der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd. Ein Gutachten zur Erfassung potentieller Kontaminationsflächen auf Konversionsflächen (historische Recherche), das im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Forsten, Rheinland-Pfalz, durch ein privates Fachbüro erstellt worden ist, liegt für den Bereich des MOB-Geländes der oberen Abfallbehörde vor. Des Weiteren haben eine Reihe von Arbeitsgruppengesprächen mit Vertretern der mit der Thematik befassten Dienststellen (KOAG) stattgefunden, bei denen Festlegungen zu den erforderlichen Sanierungs- und Rückbaumaßnahmen getroffen wurden. Die Gefahrerforschung ist somit abgeschlossen; erforderliche Sanierungsmaßnahmen wurden bereits durchgeführt, so dass eine Kennzeichnungspflicht nach Baugesetzbuch von den Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, nicht besteht. Eine Endbewertung der umgesetzten Maßnahmen ist im Oktober 2000 von Seiten der KOAG bereits erfolgt.

Bei Arbeiten zur Geländeterrassierung sind im nördlichen Grundstücksteil im Bereich des früheren Verlaufs der Autobahn größere Mengen an Straßenaufbruchmaterial gefunden worden. Diese Massen sind bereits untersucht und wurden, soweit erforderlich, der fachgerechten Entsorgung zugeführt.

4.2 Entwässerung

Oberflächenwasser:

Durch das geplante Gewerbegebiet und den vorgesehenen Mitfahrerparkplatz ist ein höheres Oberflächenwasseraufkommen zu erwarten. Das Entwässerungskonzept basiert daher auf der Zielvorgabe, unbelastetes Oberflächenwasser vor Ort zur Versickerung bzw. dem östlich gelegenen Einzugsbereich des Hammerbaches und der Lauter zuzuleiten.

Die im Plangebiet mit der Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft vorgesehenen privaten Grünflächen dienen mittels angelegter Mulden- und Rückhalteräume der Versickerung, Speicherung und Ableitung von Oberflächenwasser.

Im Südosten des Gebietes wird eine zentrale Rückhalte- und Sickermaßnahme angeordnet. Der Notüberlauf des Beckens kann in den angrenzenden Wald erfolgen.

Der Mitfahrerparkplatz wird wasserdurchlässig befestigt, mit dezentralen Rückhalte- und Versickerungsmaßnahmen angelegt und intensiv begrünt, so dass das anfallende Oberflächenwasser nicht zum Abfluss kommt.

Die Oberflächenwasser der äußeren Erschließungsstraße und der Kreisverkehrsanlage sowie der östlichen an die Straße angrenzenden Baugrundstücke werden in einem geeigneten Ableitungssystem gesammelt und einer zentralen Rückhalte- bzw. Versickerungsmulde im Südwesten des Bebauungsplangebietes zugeleitet. Die Notentlastung aus dem Becken erfolgt in das Ableitungssystem der L 367 mit nachfolgendem Regenrückhaltebecken und Vorfluter zum Hammerbach.

Die Gesamtmaßnahme bedarf einer wasserrechtlichen Genehmigung nach den §§ 26 und 27 Landeswassergesetz.

Schmutzwasser:

Das Schmutzwasser aus dem Bebauungsplangebiet wird an das bestehende städtische Kanalisationsnetz südlich des Opelkreiselts angeschlossen.

4.3 Lärmschutz

Zur Bestimmung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für das Plangebiet, resultierend aus Straßen-, Gewerbe- und Luftverkehrslärm ist von dem Investor des geplanten Gewerbegebietes ein Fachbüro für Lärmschutz eingeschaltet worden.

Gegenstand der konkreten Untersuchung waren die zu erwartenden schalltechnischen Auswirkungen der möglichen Ansiedlung eines Autohofs, einhergehend mit der Ausweisung zusätzlicher Gewerbeflächen.

Dabei wurden folgende Aspekte im Detail analysiert:

- der Einfluss von Rodungsmaßnahmen im Plangebiet auf die straßenverkehrsbedingte Geräuschbelastung von drei nahegelegenen mehrgeschossigen Wohnhäusern.
- die durch Gewerbeansiedlungen (Bestand und Planung) an der relevanten Wohnbebauung resultierende Vor-, Zusatz- und Gesamtgeräuschbelastung sowie
- die Geräuschsituation im Plangebiet im Hinblick auf den ggf. erforderlichen passiven Schallschutz.

Die zum Straßenverkehr auf der Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90 durchgeführten Berechnungen ergaben, dass die entsprechenden Geräuschmischungspegel durch Rodungsmaßnahmen in einer Größenordnung von maximal 1 dB(A) zunehmen. Im Sinne der ersatzweise zur Bewertung der Situation herangezogenen Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV sind diese Pegeländerungen jedoch nicht wesentlich und daher als hinnehmbar einzustufen. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die in der Vergangenheit durch den Bewuchs gegebene Abschirmung mittelfristig durch die vorgesehene

Bebauung und Begrünung im Plangebiet wieder hergestellt, möglicherweise sogar übertroffen wird.

Die zu den von Gewerbebetrieben (Bestand und Planung) ausgehenden Geräuschen durchgeführten Betrachtungen zeigen, dass die diesbezügliche Vorbelastung der relevanten Wohnhäuser in Bezug auf die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) bereits heute über dem Schutzstandard von Mischgebieten liegen, dass jedoch eine sinnvolle Nutzung der zusätzlichen Gewerbeflächen möglich ist, bei gleichzeitiger Einhaltung der für **Wohnbebauung in Gewerbegebieten** maßgeblichen Schutzstandards.

Hierzu sind die auf den einzelnen Teilflächen des Plangebiets zulässigen immissionswirksamen flächenbezogenen Schalleistungspegel im Bebauungsplan durch entsprechende Festsetzungen auf die angegebenen Werte begrenzt worden. Zusätzlich ist als Hinweis im Bebauungsplan generell ein schalltechnischer Nachweis der Einhaltung dieser Festsetzungen im Baugenehmigungsverfahren von ansiedlungswilligen Betrieben gefordert worden.

Der für den passiven Schallschutz im Plangebiet maßgebliche Außenlärmpegel aus der Summe von Straßen- und Flugverkehrsgeräuschen sowie Gewerbe liegt (einschließlich der zu erteilenden Zuschläge) zwischen 70 und 77 dB (A). Daraus resultiert – gemäß der für den Schallschutz im Hochbau maßgeblichen DIN 4109 für den überwiegenden Teil des Plangebietes der Lärmpegelbereich V (71 bis 75 dB(A)) sowie für die Teilfläche des Autohofes der Lärmpegelbereich VI (76 bis 80 dB(A)).

Die sich aus diesen Lärmpegelbereichen ergebenden Anforderungen an den Schallschutz entsprechen im Wesentlichen den Regelungen der Schutzzone 2 der Schallschutzverordnung für Fluglärm (1974). Demzufolge werden die dort aufgeführten bewerteten Bauschalldämmmaße der Umfassungsbauteile in den textlichen Festsetzungen entsprechend berücksichtigt.

4.4 Begrünung und ökologische Wertung

Es wurden auf der Grundlage des landespflegerischen Planungsbeitrages (erstellt durch ein privates Fachbüro und abgestimmt mit der Stadtverwaltung Kaiserslautern, Grünflächenamt und untere Landespflegebehörde) folgende Zielvorstellungen entwickelt, deren Berücksichtigung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanentwurfes aus fachtechnischer Sicht für erforderlich erachtet wurden.

Als vorrangige landespflegerische Entwicklungsziele sind zu nennen:

Biotopschutz:

- Aufbau und Entwicklung naturnaher Waldgesellschaften
- Ausbildung stabiler Waldränder
- Entwicklung von Zwergstrauchheiden an Säumen und Schneisen

Bodenschutz:

- Rückbau und Renaturierung versiegelter/bebauter Flächen

Wasserschutz:

- Schutz des Grundwassers vor Infiltration und Verunreinigungen
- Versickerung des Niederschlagwassers im Gelände (Wasserscheide Lauter/Glan)

Klima/Lufthygiene:

- Erhaltung Immissionsschutzwald
- Aufbau und Entwicklung immissionsresistenter Gehölzgürtel

- Anpflanzung schattenspendender Großbäume/Dach- bzw. Gebäudebegrünung im Gebiet

Erholung/Landschaftsbild:

Die o. g. Vorbelastungen lassen Ziele und nachhaltig wirksame Maßnahmen für eine Erholungsnutzung nicht realistisch erscheinen.

Ziele für das Landschaftsbild sind an der räumlichen Gesamtsituation, das sind die dominierende Autobahn sowie der "Erlebnisraum" Gewerbegebiet im Stadteingangsbereich von Kaiserslautern, zu orientieren:

- Erhaltung und Entwicklung eines regionentypischen Stadteingangsbereiches mit baumreichen Straßenzügen und Plätzen
- Erhaltung der gesamtäumlichen Eigenart als "Stadt am Wald".

Diese Zielvorgaben sind zum Großteil in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen worden.

4.4.1 Abweichungen von den Zielvorgaben des Landespflegerischen Planungsbeitrags:

Der Forderung nach Realisierung von immissionsresistenten Gehölzgürteln auch zur Randeingrünung des geplanten Gewerbegebietes kann nur teilweise nachgekommen werden, da der für die Randbegrünung des Gewerbegebietes vorgesehene Böschungsbereich parallel zur Autobahn und dem Zubringerast sich auch zukünftig im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befinden wird. Die angesprochenen Böschungflächen werden als Verkehrsgrünflächen bezeichnet und, da es sich auch weiterhin um planfestgestelltes Autobahngelände im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung handelt, nur nachrichtlich übernommen. Die Flächenabgrenzung derjenigen Flächen, die planfestgestelltes Autobahngelände bleiben sollen, wurde in Abstimmung mit dem Straßen- und Verkehrsamt Kaiserslautern vorgenommen.

4.4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

Zuordnung:

Die öffentlichen und privaten Ausgleichs- und Ersatzflächen nach § 9 (1) Nr. 20 BauGB und die damit verbundenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 9 (1) Nr. 20 und Nr. 25 BauGB sind im wesentlichen dem im Plangebiet durch die Waldrodung verursachten Eingriff zugeordnet. Eine weitere Detaillierung erfolgt über einen städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Kaiserslautern, dem Investor und der Landesforstverwaltung.

Herstellung und Pflege:

Gemäß dem städtebaulichen Vertrag setzt die Landesforstverwaltung die Ersatzmaßnahmen im Auftrag des Investors und in Abstimmung mit der unteren Landespflegebehörde bei der Stadtverwaltung Kaiserslautern in den bereits bezeichneten Bereichen (Hinweise zu den textlichen Festsetzungen) um. Die festgelegten Ausgleichsmaßnahmen und deren Pflege innerhalb des Plangebietes werden zusätzlich vom Investor des Gewerbegebietes übernommen.

5. Kosten und Finanzierung

Durch die Verwirklichung des Bebauungsplanes entstehen voraussichtlich folgende überschlägig ermittelten Kosten.

Straßen- und Wegebau	1.600 000.- DM
Mitfahrrerparkplatz	300 000.- DM
Straßenbeleuchtung	370 000.- DM
Abwasserentsorgung	- DM

Stromversorgung	- DM
Gasversorgung	- DM
Wasserversorgung	- DM
Öffentl. Grünflächen und Straßenbegleitgrün	- DM
Grunderwerb	- DM
<hr/>	
Gesamt	- DM

Hiervon trägt die Stadt den Kostenanteil, der in den geltenden Satzungen über Erschließungs- und Ausbaubeiträge vorgesehen sind.

Der Wert, der vom Stadtplanungsamt erbrachten Planungsleistungen des vorliegenden Bebauungsplanes entspricht gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in der ab 01. Januar 1996 geltenden Fassung 85 842.- DM.

Für die Erstellung der Plangrundlage (Geländeaufnahme) sind bei Amt 62 Kosten in Höhe von 38 000.- DM entstanden.

6. Bodenordnende und sonstige Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen können erfolgen, falls diese zur Realisierung des Bebauungsplanes notwendig sind.

7. Ausführungsmaßnahmen

Die Verwirklichung des Bebauungsplanes soll unmittelbar nach Erlangen seiner Rechtsverbindlichkeit erfolgen.

Kaiserslautern, den 23.04.2001
Stadtverwaltung

Bernhard J. Deubig
Oberbürgermeister

Kaiserslautern, den 02.04.2001
Stadtverwaltung

Thomas Metz
Baudirektor

Ausfertigung:

Kaiserslautern, den
Stadtverwaltung

30.07.2001

Bernhard J. Deubig
Oberbürgermeister