



Stadt Würth am Rhein

Bebauungsplan „Im Kühgrund“

im Ortsbezirk Maximiliansau

- Vorhabenbezogener Bebauungsplan -

Begründung, Teil A: Planbericht

Stadt Würth am Rhein

Bauverwaltung

Bearbeiter: N. Hauser

SCHÖNHOFEN INGENIEURE

-Ökologische Planung-

Kaiserslautern

Bearbeiter:

M. Haag, T. Eberle

Stand: Vorentwurf

April 2026

INHALTSVERZEICHNIS

Begründung TEIL A – Planbericht

I.	RECHTSGRUNDLAGEN	4
II.	VERFAHRENSVERMERKE	4
III.	ERFORDERNIS UND ZIELSETZUNG DER PLANAUFSTELLUNG	4
1.1	Anlass der Planung	5
1.2	Räumlicher Geltungsbereich.....	7
1.3	Vorhandene planungsrechtliche Darstellungen und Festsetzungen	9
1.3.1	<i>Flächennutzungsplan.....</i>	9
1.3.2	<i>Vorhandene Bebauungsplanfestsetzungen</i>	10
1.4	Ziele der Raumordnung	10
1.5	Untersuchte Planungsvarianten.....	12
2.	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	15
2.1	Verkehrliches Lösungskonzept	15
2.2	Zwangspunkte der Planung.....	16
2.3	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	16
2.4	Ergebnisse zur Untersuchung der Leistungsfähigkeit	17
2.5	Immissionsschutz	18
2.6	Technische Infrastruktur: Entwässerung / Ausgleich der Wasserführung	18
2.7	Technische Infrastruktur: Leitungen	19
3.	PLANINHALTE	20
3.1	Verkehrsflächen § 9 (1) Nr. 11 BauGB	22
3.2	Flächen für Versorgungsanlagen, Leitungen § 9 (1) Nr. 12, 13, 14 BauGB.....	23
3.3	Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser § 9 (1) Nr. 14 i.V. m. Nr. 16a BauGB	23
3.4	Grünflächen § 9 (1) Nr. 15 BauGB	23
3.5	Nutzungsregelungen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft § 9 (1) Nr. 20 i.V.m. § 1a BauGB sowie dem LNatSchG sowie BNatSchG	24
3.6	Belange von Natur und Landschaft	25
3.6.1	<i>Grundzüge der landespflegerischen Festsetzungen</i>	27
3.6.2	<i>Abweichung vom Zielkonzept</i>	27
3.6.3	<i>Bilanz von Eingriff – Ausgleich.....</i>	28
3.6.4	<i>Landespflegerische Maßnahmen im Plangebiet.....</i>	29
3.6.5	<i>Landespflegerische Maßnahmen außerhalb des Plangebiets.....</i>	29
3.6.6	<i>Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen</i>	30

4.	Nachrichtliche Hinweise und Empfehlungen	30
5.	VORAUSSICHTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	31
5.1	Flächenbilanz.....	31
5.2	Kostenschätzung.....	32

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABBILDUNG 1: LAGE DES PLANGEBIETES	7
ABBILDUNG 2: DARSTELLUNG RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH.....	8
ABBILDUNG 3: VARIANTE 1	13
ABBILDUNG 4: VARIANTE 2	14

ANHANG

Teil B - Umweltbericht mit Anhängen

Teil A Städtebauliche Begründung

I. ERFORDERNIS UND ZIELSETZUNG DER PLANAUFSTELLUNG

Für das Plangebiet, das sich in Wörth am Rhein befindet, wird für den Neubau eines Reachstacker-Terminals¹ mit Gleisanschluss und der dazugehörigen Straßenanbindungen gemäß § 2 Abs. 1 und § 1 Abs. 8 BauGB auf der Grundlage der technischen Planunterlagen der Vorhabenbezogene Bebauungsplan „Im Kühgrund“ aufgestellt.

Das Plangebiet behandelt in dem hier vorliegenden Fall keine klassische Bebauung, sondern es handelt sich letztendlich um ein Baurechtschaffungsverfahren für ein konkretes, von einem Investor angestrebtes Projekt. In dem vorliegenden Fall handelt es sich um den Neubau eines Terminals zur Verladung von LKW-Zugmaschinen aus dem naheliegenden Automobilwerk. Im Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans werden im Wesentlichen ein Sonstiges Sondergebiet, Verkehrsflächen und Flächen für die Landespflege sowie wasserrechtliche Belange festgesetzt. Es erfolgt keine Festsetzung größerer Bauflächen. Der Großteil der erforderlichen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen muss auf externen Flächen (außerhalb des Plangebietes) im Naturraum erfolgen.

Formale Einordnung zum „Vorhabenbezogenen Bebauungsplan“

In Abstimmung zwischen Vorhabenträger und der Stadt wird der Bebauungsplan als vorhabenbezogener Bebauungsplan nach § 12 BauGB erstellt. Der Vorhaben- und Erschließungsplan, der eine umfassende Gesamtbeschreibung des Vorhabens enthält, ist von dem Vorhabenträger zu erarbeiten, der Stadt Wörth a. Rh. vorzulegen und abzustimmen.

Der Durchführungsvertrag, in dem sich der Vorhabenträger auf der Grundlage eines mit der Stadt Wörth a. Rh. abgestimmten Planes zur Durchführung des Vorhabens innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten ganz oder teilweise verpflichtet, ist vor dem Satzungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Wörth a. Rh. abzuschließen.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird gem. § 12 BauGB Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Der Durchführungsvertrag und die darin enthaltenen Verpflichtungen des Vorhabenträgers hingegen bleiben rechtlich gegenüber dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan selbstständig.

Weiterhin ist gemäß §12 Abs. 6 auf folgenden Rechtsverhalt hinzuweisen:

„Wird der Vorhaben- und Erschließungsplan nicht innerhalb der Frist nach Absatz 1 durchgeführt, soll die Gemeinde den Bebauungsplan aufheben. Aus der Aufhebung können Ansprüche des Vorhabenträgers gegen die Gemeinde nicht geltend gemacht werden. Bei der Aufhebung kann das vereinfachte Verfahren nach § 13 angewendet werden.“

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan setzt sich aus folgenden Elementen zusammen:
der Vorhaben- und Erschließungsplan, der Bebauungsplan sowie der Durchführungsvertrag.

¹ Terminal mit spezialisiertem Greifstapler

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan umfasst die zur Nutzungsregelung der Gewerbe-
nutzung erforderlichen Flächen, Verkehrsflächen sowie Flächen für naturschutzfachliche und
wasserrechtliche Ausgleichsmaßnahmen.

1.1 Anlass der Planung

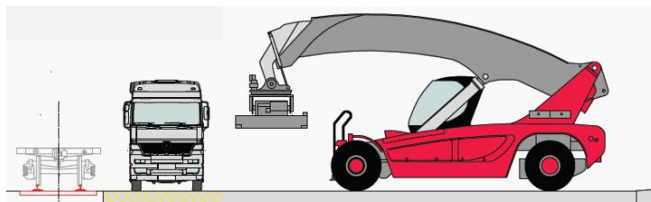
Die Logistikfirma „VegaTrans“ ist seit vielen Jahren bereits im Raum Wörth tätig und es be-
steht seit längerem eine Kooperation mit dem Mercedes-Benz Werk; dabei geht es um Lo-
gistik / Vertrieb der gebauten Neuwagen.

Derzeit werden die im Automobilwerk von Mercedes-Benz Trucks produzierten LKW-
Zugmaschinen an verschiedene Orte im Stadtgebiet von Wörth gefahren und dort für den
überregionalen Weitertransport verladen. Dies führt zu einem zusätzlichen Aufkommen von
Schwerlastverkehr im Stadtgebiet von Wörth am Rhein.

Um den Verladeverkehr auf ein Minimum zu begrenzen ist ein Verladeterminal in der nähe-
ren Umgebung des Automobilwerks mit Anschluss an ein Industriegleis und darüber hinaus
an das überregionale Bahnnetz der DB vorgesehen.

Planungsziel ist daher die Entwicklung einer Fläche zur Errichtung eines leistungsfähigen
Terminals mit Gleisanbindung zur Verlagerung der produzierten LKWs von der Straße auf
die Schiene zum Weitertransport. Die künftige Terminalfläche dient zur Aufnahme und dem
Umschlag von ca. 1.000 Fahrzeugen.

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan soll die Ansiedlung einer Terminal Verladestation
für die im Automobilwerk produzierten LKW an dem vorgesehenen Standort ermöglichen.



Quelle: Schönhofen Ingenieure

Mit einem speziellen Kran-Träger-
System (*Reachstacker*) werden die
Fahrzeuge auf die Schiene verladen.



Quelle: VegaTrans

Mit einer Ladelänge von über 14,0 m kann ein Güterwagen der Schiene jeweils 2 Lkw-
Zugmaschinen aufnehmen. Bei einem Terminalgleis von 500 m Länge können damit 62 Lkw
auf die Schiene verfrachtet werden.

Im Mercedes-Benz-Werk werden jährlich ca. 25.000 Schwerverkehrsfahrzeuge hergestellt
und in Zwischenlagern abgestellt. Hinzu kommen weitere Schwerverkehrsfahrten durch Zu-
lieferer. Mit dem geplanten Terminal reduzieren sich insbesondere die Verkehre in der Ma-
ximilianstraße, da hierüber aktuell das Zwischenlager im Bereich des Wohngebiets Maximili-
ansau angefahren wird.

Durch die Realisierung des Bahnterminals, das künftig auch als Zwischenlager dient, können jährlich ca. 1.400.000 Fahrzeugkilometer und damit ca. 585 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Die Terminalfläche wird aufgrund ihrer Beanspruchungen in zwei Bereiche untergliedert:

- die Manipulationsfläche

Hier fährt und rangiert der Reachstacker und be- und entlädt Fahrzeuge. Als Absturzsicherung für den Reachstacker schließt die Manipulationsfläche mit einer Aufkantung zum Verladegleis ab. Die Manipulationsfläche wird mit einer Breite von $B=22,00\text{m}$ und parallel zum neuen Gleis ausgeführt.

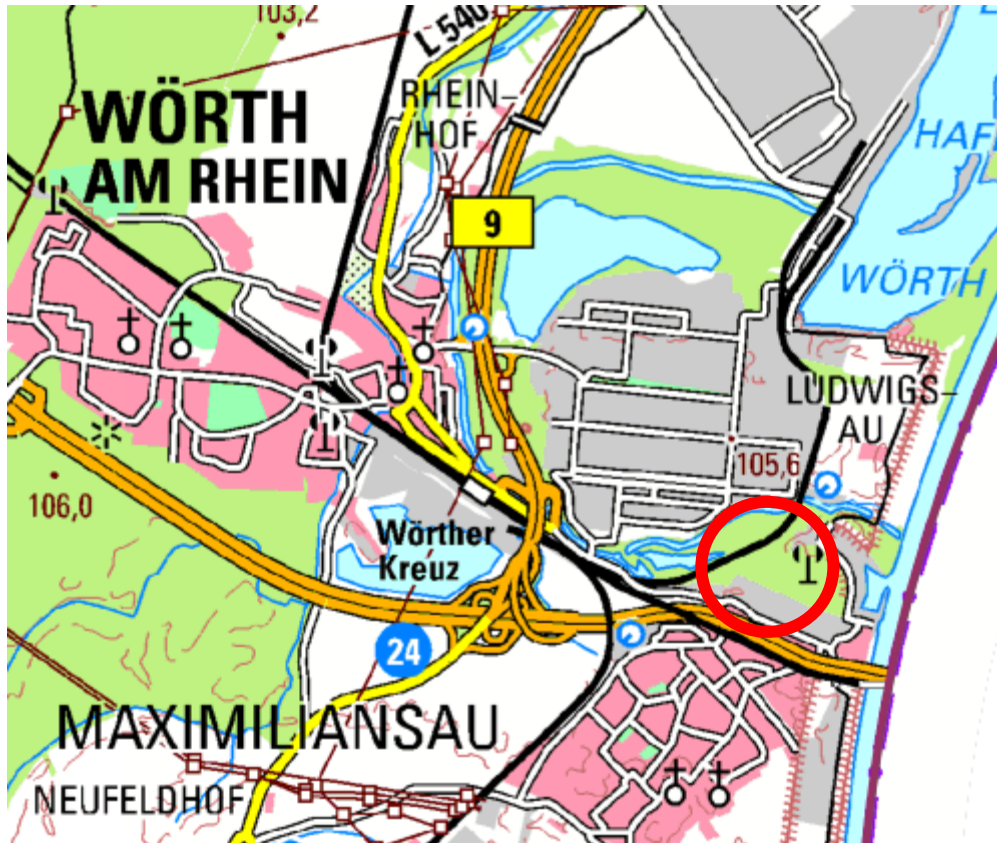
- die Verkehrsfläche

Für die Aufnahme der fabrikneuen LKW werden ca. 1.000 Stellplätze nebst zugehörigen Fahrgassen vorgehalten. Auf dieser sind die Fahrgassen und Stellplätze durch eine entsprechende Markierung vorgesehen. Die Stellplätze haben eine Breite von $B=3,25\text{ m}$ mit einer Stellplatztiefe von $14,00\text{ m}$. So können in den Stellplätzen zwei Zugmaschinen oder ein Trailer aufgestellt werden.

1.2 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich östlich der Stadt Wörth.

ABBILDUNG 1: LAGE DES PLANGEBIETES



Geobasisinformationen © GeoBasis-DE / LVermGeoRP <2020 - ergänzt durch Schönhofen Ingenieure (Februar. 2020)

Der Geltungsbereich wird im Nordwesten durch das bestehende Industriegleis, im Norden durch die Betriebskläranlage und im Osten durch Waldflächen begrenzt.

Im Süden grenzt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Fachmarktzentrum mit Gewerbegebiet Ost und Gewerbegebiet Süd“ und im Südosten die DLW-Straße an das Vorhaben an.

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan umfasst in der Gemarkung Maximiliansau mehrere Flurstücke der Flur 0.

Die genaue Abgrenzung kann der nachfolgenden Planskizze entnommen werden.

ABBILDUNG 2: DARSTELLUNG RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH



(Quelle: LANIS; ergänzt durch Schönhofen Ingenieure)

Das gesamte Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 6,833 ha.

Hinzu kommen planexterne Ersatzflächen an mehreren Standorten im Naturraum:

- in der Gemarkung Maximiliansau,
- in den Gemarkungen Neuhofen, Rheingönheim, Mußbach
- in den Gemarkungen Freckenfeld, Winden, Bellheim

Die parzellenscharfe Abgrenzung kann den Ausgleichsplänen 1-3 entnommen werden.

1.3 Vorhandene planungsrechtliche Darstellungen und Festsetzungen

1.3.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan II der Stadt Wörth am Rhein weist für das Plangebiet folgende Nutzungen aus.

Nordwestlich:

- Bestehende Bahnstrecke (Industriegleis)
- Geplante Durchgrünung der Feldflur mit linienhaften Verbundelementen und kleinflächigen Trittsteinbiotopen sowie
- in Verbindung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 5 (2) 10 BauGB) - Geeignete Flächen, vorrangige Flächen für Kompensationsmaßnahmen
- in Verbindung mit der Darstellung von im Altablagerungskataster erfassten Flächen (Erfassungsnummer 229)

Südlich:

- Sondergebiet (Großflächiger Einzelhandel)
- in Verbindung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 5 (2) 10 BauGB) - Geeignete Flächen, vorrangige Flächen für Kompensationsmaßnahmen
- in Verbindung mit der Darstellung von im Altablagerungskataster erfassten Flächen (Erfassungsnummer 229)
- geplante Flächen für Wald

Östlich:

- Bestehende Flächen für Wald
- in Verbindung mit geplanter Landespflegerischer Zielvorstellung: Herausnahme aus der regulären Waldbewirtschaftung / Eigendynamische Entwicklung;

Nördlich:

- Bestehende Wasserfläche (Altwasser)
- Flächen für Versorgungsanlagen, für Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung

Angesichts der vorgenannten Inhalte der vorbereitenden Bauleitplanung wird mit den Inhalten des Bebauungsplans (Sonstiges Sondergebiet mit Verkehrsflächen und randlichen Grünflächen sowie der Versickerungs- / Rückhaltefläche) dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs.2 BauGB nicht entsprochen. Daher ist eine Teiländerung des FNP II parallel zum Bebauungsplanverfahren für den Bereich des Vorhabenbezogenen B-Plans erforderlich. Diese Unterlagen liegen der Stadtverwaltung vor.

1.3.2 Vorhandene Bebauungsplanfestsetzungen

In einer Teilfläche besteht eine räumliche Überschneidung mit dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan „Fachmarktzentrum mit Gewerbegebiet Ost und Gewerbegebiet Süd“ und den Änderungsplänen 3 und 4 des Bebauungsplans "Fachmarktzentrum mit Gewerbegebiet Ost und Gewerbegebiet Süd" der Stadt Wörth am Rhein im Süden des Plangebiets. Die Festsetzungen dieses gemäß § 30 Abs. 1 BauGB genehmigten Bebauungsplans werden für die nachfolgend genannten Flurstücke außer Kraft gesetzt und durch die Inhalte des Bebauungsplans „Im Kühgrund“ ersetzt:

Flurstücke 1103/08 (tlw.), 1103/19 (tlw.), 1107/96, 1107/125 (tlw.), 1109/13 (tlw.), 1109/19, 1109/21 (tlw.), 1109/23 (tlw.), 1110/12 (tlw.), 1110/70 (tlw.), 1110/74 (tlw.) alle Flur 0 der Gemarkung Maximiliansau.

Der bisherige Bebauungsplan ist dadurch in seinen Grundzügen nicht beeinträchtigt.

1.4 Ziele der Raumordnung

In Rheinland-Pfalz sind grundsätzlich zwei Arten von Raumordnungsplänen zu unterscheiden. Die beiden Arten bestehen aus dem LEP IV (§§ 7 und 8 LPlG), das im Rahmen der hochstufigen, das Gesamtgebiet des Landes erfassenden Landesplanung erstellt wird sowie aus dem Regionalen Raumordnungsplan (§§ 9 und 10 Landesplanungsgesetz), die aus der Landesplanung im Gebiet einer Region (Regionalplanung) hervorgehen.

Aus der Vielzahl der bestehenden landesplanerischen Vorgaben seien im Folgenden nur die für die konkrete Planung relevanten Ziele und Grundsätze hervorgehoben:

Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV)

Das Projektgebiet wird der Landschaftseinheit „Maxauer Rheinniederung“ zugeordnet. Der Landschaftsraum umfasst die Rheinniederung zwischen der französischen Grenze und Germersheim.

Die ehemaligen Rheinauen wurden als landesweit bedeutsame Bereiche für den Freiraumschutz (Regionaler Grünzug) ausgewiesen.

Die Rheinniederung hat eine landesweite Bedeutung für Erholung und Landschaftserlebnis.

Die Rheinebene wurde als Landesweit bedeutsame historische Kulturlandschaft dargestellt.

Das Gebiet ist landesweit bedeutsamer Bereich für den Hochwasserschutz.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in einem Korridor Bedeutsamer standortgebundener Vorkommen mineralischer Rohstoffe.

Das Untersuchungsgebiet liegt in einem größeren Korridor eines landesweit bedeutsamen Raumes für Tiefen-Geothermie.

Freiraumschutz

Ziele und Grundsätze:

Z 87 (...) „Die Regionalplanung differenziert und konkretisiert die landesweit bedeutsamen Bereiche für den Freiraumschutz und weist dafür außerhalb von Siedlungs- und Verkehrsflächen „regionale Grünzüge“ aus“.

Natürlicher Ressourcenschutz

Ziele und Grundsätze Arten und Lebensräume:

G 97 „Die Sicherung, Verbesserung oder Wiederherstellung der Funktionen des Biotopverbundes sollen bei allen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden“.

G 99 „Auf der Ebene der Bauleitplanung soll in Ergänzung des regionalen Verbundsystems ein lokaler Biotopverbund erarbeitet werden. Die Landschaftspläne stellen die für den lokalen Biotopverbund geeigneten Flächen und die fachlichen Erfordernisse und Maßnahmen des lokalen Biotopverbundsystems dar. Der lokale Biotopverbund wird nach Abwägung mit anderen Belangen in der vorbereitenden Bauleitplanung dargestellt und in der verbindlichen Bauleitplanung festgesetzt.“

Wasser

Ziele und Grundsätze:

Z 102 „Natürliche und naturnahe Oberflächengewässer sind landesweit zu sichern bzw. wieder herzustellen“.

Z 109 „Die landesweit bedeutsamen Bereiche für den Hochwasserschutz sind durch die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten in den regionalen Raumordnungsplänen zu konkretisieren und zu sichern“.

- Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Vorhabenbezogene Bebauungsplan „Im Kühgrund“ der Stadt Wörth am Rhein insgesamt den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung nach den Vorgaben des LEP (IV) entspricht.

Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar 2014²

Ausweislich des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar 2014 sollen in allen Teilräumen der Region gleichwertige Lebensbedingungen gesichert bzw. geschaffen werden. Abzustimmen sind dabei die Erfordernisse der wirtschaftlichen Entwicklung mit der Erhaltung und Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen. Hierbei sollen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft möglichst abgebaut bzw. ausgeglichen werden.

Der Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar macht projektbezogen folgende Vorgaben (Blatt West):

Raumstrukturkarte Blatt West:

- Der Regionale Grünzug im nördlichen Teil des Vorhabens ist als Vorranggebiet ausgewiesen
- Der Vorhabensbereich ist als Vorbehaltsgebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz dargestellt.

Erläuterungskarte Natur, Landschaft und Umwelt - Blatt West:

- Das gesamte Vorhaben befindet sich im überschwemmungsgefährdeten Bereich
- Die Altwasserbereiche sowie Teile der Waldfläche werden dem Landesweiten Biotopverbund Rheinland-Pfalz zugewiesen.

² in Kraft getreten am 15.12.2014;

1.5 Untersuchte Planungsvarianten

Für das Vorhaben Neubau eines Terminals wurde Mitte 2018 mit einer umfassenden Studie begonnen, die in der zweiten Hälfte des Jahres 2019 fertiggestellt wurde.

In enger Abstimmung mit dem Vorhabenträger wurden zwei Varianten entwickelt (Variante 1 und 2), die eine Errichtung des Terminals unmittelbar nördlich des Fachmarktes „Maximilian Centers“ vorsahen mit einer Gleisanbindung an das bestehende Industriegleis des Wörther Hafens sowie eine Anbindung an die DLW-Straße.

Die im Rahmen dieser Studie durchgeführte umweltfachliche Prüfung hatte zum Ergebnis, dass die Variante 1 als umweltverträglichere Lösung zu favorisieren ist.

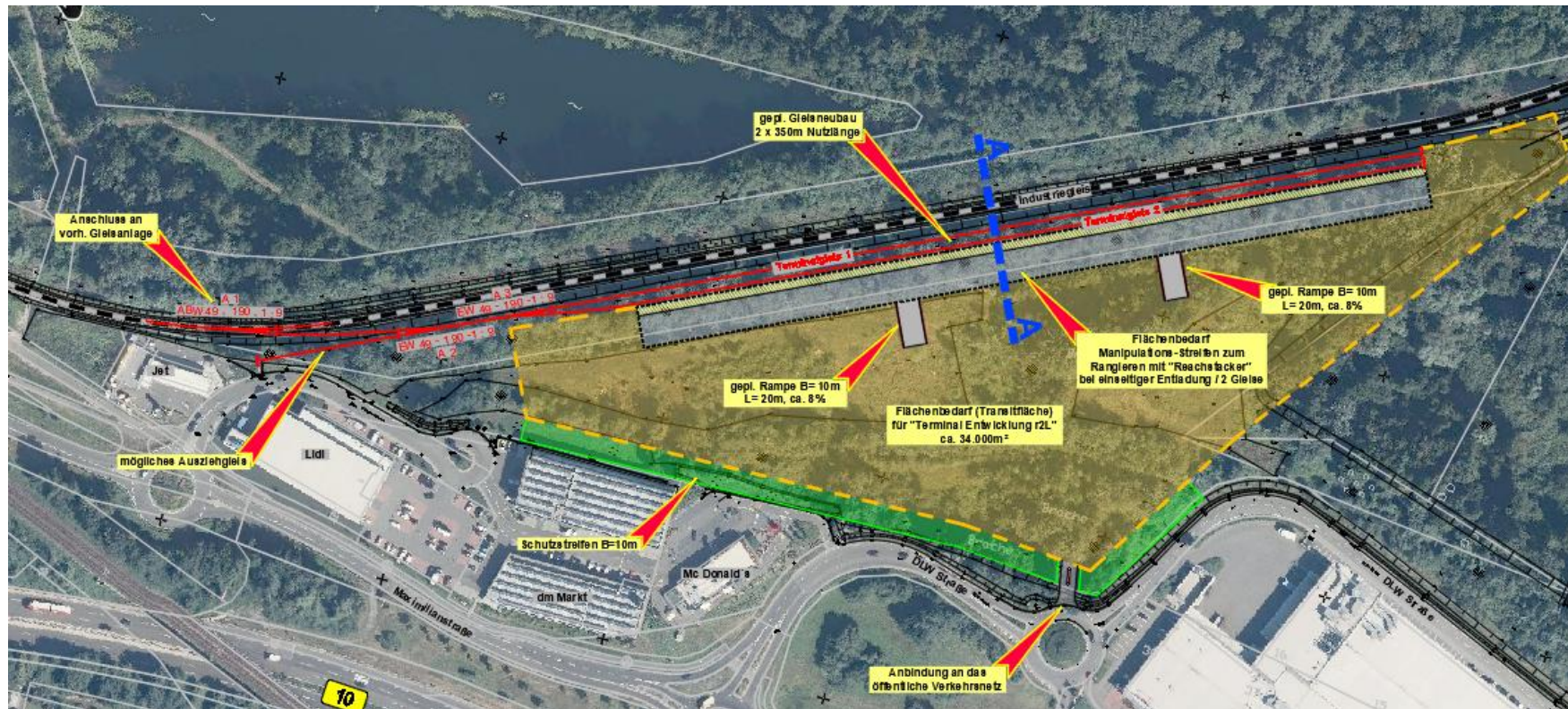
Damit wurde die Variante 1 als Vorzugsvariante festgelegt.

In Bezug auf das Höhenniveau war die Zielsetzung möglichst wenig Abtrag oder Auftrag zu erhalten. Die gewählte Lösung folgt im Grundsatz einer gutachterlichen Aussage (Unterl. 19.1. Geotechnik, Kap. 5).

Die mitgeprüfte Verbindungsstraße in das Automobilwerk Daimler-Chrysler ist nicht mehr Gegenstand des vorliegenden B-Plan-Vorhabens.

Auf den nachfolgenden Seiten werden die beiden Varianten aus der Studie vorgestellt.

ABBILDUNG 3: VARIANTE 1



Quelle (C) Naturschutzverwaltung Rheinland-Pfalz, Geobasisdaten (C), Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz, ergänzt durch Schönhofen Ingenieure (April 2019)

Industriegleis

gepl. Zufahrt zur Bedarfsläche "Terminal Entwicklung r2L"

gepl. Zufahrt zur Bedarfsläche "Terminal Entwicklung r2L"

Flächenbedarf (Transitfläche) für "Terminal Entwicklung r2L" ca. 41.000m²

Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz

gepl. Gleisneubau 2 x 350m Nutzlänge

Maximilian Center

Schutzstreifen B=7,00m

Schutzstreifen B=7,00m

Flächenbedarf Manipulationsstreifen zum Rangieren mit "Rechtschieber" bei einseitiger Entladung 12 Gleise

Quelle (C) Naturschutzverwaltung
Rheinland-Pfalz, Geobasisdaten (C),
Kataster- und Vermessungsverwal-
tung Rheinland-Pfalz, ergänzt durch
Schönhofen Ingenieure (April 2019)

2. STÄDTEBAULICHES KONZEPT

2.1 Verkehrliches Lösungskonzept

Die Besonderheit des Vorhabens „Neubau Terminal“ ist, dass der länderübergreifende Abtransport der Fahrzeuge über die Schiene abgewickelt wird.

Der Transportdienstleister rechnet bei voller Auslastung künftig mit 2 Zügen pro Tag und möglichen 620 Fahrzeugverladungen pro Woche.

Die Terminalfläche wird als vollständig versiegelte Stellplatzfläche ausgebildet auf der die zu verladenden Fahrzeuge abgestellt werden. Das Areal muss auch eine Vorstauffläche ermöglichen und benötigt einen Parkplatzbedarf von ca. 1.000 Fahrzeugen. Das Gelände wird eingezäunt und beleuchtet.

Das Terminal selbst wird über das bestehende Straßennetz Maximilianstraße, Kühgrunddamm und DLW-Straße südlich des Verladeterminals angebunden. Die Anlieferung der LKW-Zugmaschinen (aus dem Daimler Werk u.a.) erfolgt damit über die kürzeste Verbindung im öffentlichen Straßennetz mit definierten Ein- und Ausfahrtbereichen am Terminalgelände; vgl. Punkt 2.3.

Für eine effiziente logistische Abwicklung ist zudem der Neubau einer Gleisandienung erforderlich. Parallel zum bestehenden Industriegleis, das der Anbindung der Hafenbetriebe dient, wird südlich ein neues Verladegleis, das ausschließlich für VEGA-Tätigkeiten dient, errichtet. Das Verladegleis wird mit zwei Weichen in das Industriegleis eingebunden und hat mit den Übergangsbereichen eine Gesamtlänge von ca. 600 m. Die Transportzüge werden nur auf Anforderung beigestellt und kommen über den Bahnhof Wörth in das betriebseigene Terminalgleis.

Eine zusätzliche Verkehrsbelastung für Wohngebiete findet nicht statt, da dieser Streckenabschnitt außerhalb bebauter Wohnbereiche liegt. Die nächsten Wohngebäude liegen in einer Entfernung von ca. 600 m (Maximiliansau).

Kapazität des bestehenden Gleises

Das bestehende Gleisnetz ist in der Lage, die zu erwartenden Züge aufzunehmen. Diese Kapazität wurde, nach Aussage Contargo bereits im Rahmen der Planungen von Contargo Wörth für eine ursprünglich geplante Erweiterung geprüft. In diese Prüfung flossen auch die damals bereits geplanten Züge der Firma Vega bzw. der Firma Zeltmann mit ein.

Durch die geplanten Maßnahmen ist sogar eine punktuelle Entlastung des Bahnhofs in Bezug auf die Belegung der Abstellgleise direkt im Bahnhof zu erwarten. Die Firma Vega plant, seine eigenen Züge sowie gegebenenfalls Züge von Contargo bei Bedarf im neuen Terminal zu puffern. Damit wird die heute bereits in Anspruch genommene Kapazität des Bahnhofs zukünftig entlastet, da Ressourcen im Bahnhof effizienter genutzt und weniger beansprucht werden.

Bahnrechtliche Genehmigung

Die bahnrechtliche Genehmigung wird, wie im üblichen Verfahren, im Rahmen der vorzeitigen Beteiligung der zuständigen Genehmigungsbehörden beantragt und geprüft. Diese Beteiligung dient der frühzeitigen Einbeziehung relevanter Behörden und stellt sicher, dass alle erforderlichen Prüf- und Genehmigungsverfahren rechtzeitig durchgeführt werden. Weitere Informationen und Einzelheiten zur Durchführung des Verfahrens werden im Verlauf der weiteren Planungs- und Genehmigungsphase erörtert.

2.2 Zwangspunkte der Planung

Von zentraler Bedeutung für die Standortwahl des Terminalgeländes ist die direkte Anbindung an die Gleisanlage.

Dabei sind mehrere Zwangspunkte zu beachten:

- Die Verladerampe muss ein funktionsgerechtes Höhenniveau zum neu herzustellenden Verladegleis haben.
- Die höhenmäßige Trassierung der Terminalfläche erfolgt aber auch unter besonderer Berücksichtigung des Altablagerungsstandortes: Kein unnötiger Abtrag von belastetem Erdkörper.
- Die Terminalfläche muss vollständig versiegelt werden, um den Grundwasserschutz gegenüber dem Altablagerungsstandort zu gewährleisten.
- Das Terminal muss eine Straßenanbindung erhalten, um die Werksauslieferung der Fahrzeuge zu ermöglichen.
- Optimierung der Böschungsgestaltung im östlichen Bereich zum Schutz bedeutsamer Waldbiotope.
- Weitgehende Erhaltung des Gehölzgürtels am Südrand zur Berücksichtigung der Schutzgüter Landschaftsbild, Arten/Biotope, Klima/Luft.
- Beachtung des zeitlichen Vorlaufs für die Bauausführung: Umsetzung planexterner Maßnahmen und Umsiedlung von Tierarten trockenwarmer Standort vor Baubeginn (als Ersatz für die rechtlich festgelegte Kompensationsfläche auf dem Terminalgelände).

2.3 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Die Erschließung der Terminalfläche erfolgt über das öffentliche Verkehrsnetz.

Für die Anlieferung der Lkw in das Terminal-Gelände erfolgt ein zusätzlicher Ast an den Kreisel der „DLW-Straße“.

Die Ausfahrt der Fahrzeuge erfolgt mit der weiter westlich positionierten Anbindung an die Straße „Kühgrunddamm“.

Zu- und Abfahrt sind damit räumlich voneinander getrennt und diesbezüglich erfolgt keine Beeinflussungen auf dem Gelände des Bahnterminals.

Der Antransport der LkW-Zugmaschinen erfolgt über die vorhandene Stadtstraße im Bereich des Sondergebietes „Fachmarktzentrum“. Die Fahrzeuge kommen über die Maximilianstraße, durchfahren den Kreisverkehrsplatz (Tankstelle) und erreichen über den DLW-Kreisel die Anbindung zum Terminal-Gelände. Ein Rückstau kann sich im Bereich der Zufahrt zum Terminal nicht bilden, da die Schrankenanlage des Terminals deutlich von der DLW-Straße abgerückt ist.

Die Ausfahrt liegt zwischen der Zufahrt Jet-Tankstelle und dem Wendehammer bzw. Kreisverkehr am Parkplatz Lidl / Kik / McDonalds. Neben dem motorisierten Verkehr wurden auch Fußgänger und Radfahrer entsprechend berücksichtigt; es findet keine Überlagerung mit dem Fuß- und Radverkehr statt.

2.4 Ergebnisse zur Untersuchung der Leistungsfähigkeit

Die Erreichbarkeit des Terminal-Geländes ist über die Maximiliansstraße in Verbindung mit der Straße Kühgrunddamm bzw. DLW-Straße gewährleistet. Beide Straßen sind mit Kreisverkehrsanlagen jeweils mit der Maximiliansstraße verknüpft.

Im Mai 2023 wurde eine Verkehrszählung am Knotenpunkt vorgenommen (Schönhofen Ingenieure). Die Auswertung der Berechnung kommt zu einer Gesamt-Qualitätsstufe **A** für die Kreisverkehrsanlage Maximiliansstraße / Kühgrunddamm. D. h. die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering. Es sind darüber hinaus ausreichende Leistungsreserven vorhanden.

Eine ergänzende Überprüfung in 2025 zur Leistungsfähigkeit der Kreisverkehre im Zuge der Maximilianstraße, während der stärker belasteten nachmittäglichen Spitzenstunde, ergab eine sehr gute Qualitätsstufe sowie hohe Restkapazitäten an den Knotenpunkten. Damit wurden die vorherigen Ergebnisse bestätigt.

Das Verkehrsgutachten (Unterlage 19.2, Anlage 12) hat auch die Restkapazitäten des Kreisverkehrs DLW-Straße / Parkplatzzufahrt Maximilancenter geprüft und die verkehrliche Lösung bestätigt.

Die Ausfahrt liegt zwischen der Zufahrt Jet-Tankstelle und dem Wendehammer bzw. Kreisverkehr am Parkplatz Lidl / Kik / McDonalds. Sollten LKW beim Ausfahren vom Bahnterminal warten müssen, so werden diese auf dem Betriebsgelände stehen und der Verkehr im Zuge des Kühgrunddamm kann weiter ohne Behinderung fließen. Dies wurde mit einem Gutachten und einer Simulation des Verkehrsflusses dargelegt. (vgl. Unterlage 19.2, Kap. 5, Absatz 2).

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Erschließung des Verladeterminals über die bestehenden Straßen Maximiliansstraße und Kühgrunddamm sowie der Kreisverkehrsanlage als fachliche Lösung besonders geeignet.

2.5 Immissionsschutz

Ein Anspruch auf aktive Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwände am Verkehrsweg) oder passive Maßnahmen (am Gebäude; z.B. Schallschutzfenster) zum Lärmschutz besteht nur, wenn die in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG festgelegten Grenzwerte überschritten sind. Diese sind in der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz konkretisiert.

Da keine Wohnbebauung im Wirkraum des Vorhabens vorhanden ist, sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine weitergehende Untersuchung ist nicht erforderlich.

2.6 Technische Infrastruktur: Entwässerung / Ausgleich der Wasserführung

Das anfallende Oberflächenwasser wird im Bereich der Terminalfläche über Kastenrinnen gesammelt und über ein Kanalsystem (mit Rückhaltefunktion) und gedrosseltem Böschungsauslauf in dem östlich angrenzenden Waldbestand zur Versickerung gebracht.

Topographiebedingt muss ein Teil des Wassers gepumpt werden, um es dann anschließend im Freisiegelgefälle der Einleitstelle zuzuführen.

Der Einleitung sind eine Sedimentationsanlage (unterirdisch) und weitere Reinigungsfilter vorgeschaltet. Feststoffe und gelöste Schadstoffe werden damit zurückgehalten, um Verunreinigungen in der Sickerfläche auszuschließen.

Danach erfolgt eine Ableitung in den nordöstlich gelegenen Geländetiefpunkt im angrenzenden Waldgebiet (als Bestandteil des Plangebietes). Diese Fläche dient zur Versickerung des gedrosselten Abflusses. Die notwendige Sickerfläche wird durch einen kleinen Absperrdamm innerhalb des Waldgeländes örtlich begrenzt und zusätzlich durch ein Sickerfenster in ihrer Funktionsweise optimiert.

Der mehrere Meter tiefergelegene Waldbestand bietet eine günstige Rückhaltefläche und stellt gleichzeitig den Ausgleich der Wasserführung nach §§ 61 und 62 LWG dar.

Die Versickerungsfläche wird nicht für ein 30-jährliches Ereignis eingestaut, sondern nur für den Drosselabfluss von 12 l/s. Das 30-jährliche Ereignis wird in den Stauraumkanälen zurückgehalten und zwischengespeichert.

Die Beobachtungen der letzten Jahre und der ermittelte mittlere höchste Grundwasserstand (MHGW) zeigen, dass sich lediglich der Bereich außerhalb des geplanten Absperrdammes (im Lageplan Unterlage 2c bezeichnet als „Temporäre Wasserfläche gespeist aus Grundwasser“) bei hohen Grundwasserständen einstaut. Die Einleitung des Drosselabflusses und die Entleerung des Stauraumkanals nach Starkregenereignissen erfolgt in die Fläche innerhalb des geplanten Absperrdammes, also in die nicht eingestaute Fläche. Hinzu kommt, dass die Stauraumkanäle ausreichend groß bemessen sind, dass bis zu einem 100-jährlichen Ereignis noch Volumen in den Stauraumkanälen zur Verfügung steht und weiterhin auch nur der Drosselabfluss versickert wird.

Für die Rückhaltefläche ist ein eigenständiges Genehmigungsverfahren gemäß §§18 LWG i.V.m. § 68 (2) WHG erforderlich. Dies wird parallel zum Vorhabenbezogenen B-Plan-Verfahren durchgeführt.

Verworfenen Varianten:

Offenes Rückhaltebecken: Da das ganze Gelände für Parkplätze genutzt werden soll, ist ein Erdbecken nicht machbar. Zum Ausgleich der Wasserführung bliebe nur ein unterirdisches

Rückhaltebecken. Hierzu wird ein geschätztes Stauvolumen von ca. 1600 m³ bis 1800 m³ für ein 10 jährliches Starkregenereignis erforderlich.

Bei einer direkten Entwässerung in den Altrhein müsste zudem eine Pumpstation und eine ca. 250 m lange Druckleitung (nach Norden) gebaut werden. Da ein Notüberlauf im Freispiegelgefälle aufgrund der Topographie nicht möglich ist, wäre das unterirdische Becken für ein 100 jährliches Starkregenereignis auszulegen.

Einleitung in den Altrhein:

Das grundlegende Prinzip ist immer >>Versickerung geht vor Einleitung!

Zu beachten ist außerdem, dass der Baggersee bereits eine hoher Nährstoffbelastung und massive Faulschlammablagerungen am Gewässergrund besitzt. Hinzu kommen die Einleitung von Niederschlagswasser (Firma Daimler), und maximal 6000 m³/a Notkühlwasser aus dem Kraftwerk.

Als zusätzliche Problematik ergibt sich, dass das Gewässer ein Bestandteil eines Natura 2000-Gebietes ist und eine Entwässerung zusätzlich die Durchörterung der Bahnstrecke erforderlich macht. Beides erfordert zusätzliche Prüfungen / Genehmigungen.

Weitere Details der Wasserwirtschaftlichen Maßnahmen vgl. Unterlagen 8, 18 ff (Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen).

2.7 Technische Infrastruktur: Leitungen

Im Plangebiet sind mehrere Leitungsträger vorhanden: Stromleitungen (ober- / unterirdisch), Wasserleitungen (Versorgung, Regenwasser, Abwasser), unterirdische Gasleitung, Fernmeldeleitung.

Die Durchführung der im Zusammenhang mit dem Bau der Verkehrsflächen notwendigen Änderungen, Sicherungen oder erforderliche Verlegungen vorhandener Versorgungsleitungen richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden Verträgen.

Der Baulastträger wird die zuständigen Versorgungsträger rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten unterrichten, so dass eine vorherige Abstimmung über die Durchführung der Arbeiten erfolgen kann.

3. PLANINHALTE

Die wesentlichen Festsetzungen des Vorhabens werden in diesem Kapitel begründet und die Erforderlichkeit dargelegt.

im Geltungsbereich sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag unter Bezug auf den zugehörigen Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) verpflichtet hat. Der VEP (das sind die Projektpläne des Vorhabenträgers mit Lageplan, Grundrissen, Ansichten, Schnitten) wird Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Die Umsetzung wird durch den Durchführungsvertrag rechtlich abgesichert.

3.1 Art der baulichen Nutzung Sonstiges Sondergebiet: Verladetermina

§ 9 (1) Nr. 1 BauGB

Eine vormalige Gewerbebrache wird als Großparkplatz ausgebaut. Dieser dient als Zwischenlager für die Lkw-Zugmaschinen vor dem Weitertransport über die Schiene. Das Areal wird als Sonstiges Sondergebiet (hier: Verladetermina) festgesetzt.

Die Anlieferung der Lkw erfolgt über das öffentliche Straßennetz. Das Terminal dient dabei als Vorhaltefläche und Umschlagplatz.

Der Weitertransport wird über das eigene Terminalgleis gewährleistet. Hierzu werden Güterzüge für den konkreten Bedarfsfall angefordert.

Das flächenhaft aufgeschüttete Gelände ist für diese Folgenutzung grundsätzlich geeignet, weil damit gleichzeitig Altablagerungen „gedeckt“ werden. Eine weitere mögliche Freisetzung von Schadstoffen wird damit unterbunden und hat gleichzeitig Vorteile für die umgebenden reliktschen, veränderten Auenstandorte des Altrheins.

3.2 Maß der baulichen Nutzung § 9 (1) Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 16-21a BauNVO

Für eine funktionsfähige und wirtschaftliche Nutzung des spezifischen Terminalgeländes ist eine flächenhafte Überbauung erforderlich. Die notwendige Anzahl der Stellplätze (985) ist begründet durch die Lkw-Anzahl zur effizienten Beladung der Züge sowie als Vorhaltefläche für zwingend gebotenen logistischen Planungsspielraum.

Daraus resultiert eine GRZ von 1,0. Die Überschreitung der GRZ ist erforderlich, um die geplante Nutzung funktionsfähig umzusetzen.

Hierbei sind zudem folgende Kriterien zu beachten:

- Der Standort der vormaligen Gewerbebrache ist prädestiniert für einen logistischen Umschlagplatz und begründet sich zum einen aus der unmittelbaren Nähe zum Lkw-Produzenten und der direkten Gleisanbindung.
- Alternative Lösungen sind wirtschaftlich unverhältnismäßig oder städtebaulich ungeeignet, weil sie durch die Umschlagverkehre ohne Gleisanbindung das städtische Straßennetz und die Wohngebiete belasten würden. Dies würde die örtlichen und regionalen Verkehrsprobleme auf der Straße verschärfen.

- Die höhere GRZ betrifft einen völlig veränderten, vorbelasteten Bodenstandort. Die „Deckelung“ des Standortes ist aus Sicht der Bodenschutzbehörde positiv zu bewerten, weil damit ein Grundwasserschutz einhergeht (kein Ausspülen möglicher Schadstoffe aus dem Untergrund). Gleichzeitig wird der Flächenverbrauch für Stellplätze in Maximiliansau reduziert, weil diese Flächen nicht mehr benötigt werden.
- Wichtige Gehölzbereiche mit besonderer Funktion für klimatische Ausgleichseffekte und Landschaftsbild bleiben in den Randbereichen soweit möglich erhalten. Das Betriebsgebäude erhält eine Dachbegrünung.
- Insbesondere die Gehölzgürtel im Süden und Osten ermöglichen eine Einbindung des Terminals in die Umgebung; es resultiert daher keine erhebliche visuelle Veränderung für das Ortsbild.
- Besondere Bedeutung kommt dem Regenwassermanagement zu. Das gereinigte Oberflächenwasser wird in eine tiefergelegene Waldfläche im Plangebiet abgeleitet und einer kontrollierten Rückhaltung / Versickerung zugeführt.
- Die fehlende Kompensation vor Ort wird durch umfangreiche planexterne Maßnahmen für die Schutzgüter Boden, Biotope gerechtfertigt.

Das Gebäude erhält zwei Vollgeschosse.

Zur eindeutigen Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung ist eine dreidimensionale Maßfestsetzung erforderlich. Damit wird das Ziel verfolgt, die Errichtung überdimensionierter Baukörper zu unterbinden. Die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse (zwei Vollgeschosse) orientiert sich an der städtebaulichen Konzeption unter Beachtung der topografischen Verhältnisse. Einer unverhältnismäßigen Höhenentwicklung wird vorgebeugt. Das Ortsbild wird nicht beeinträchtigt. Gleichzeitig wird die für das Vorhaben notwendige Höhenentwicklung ermöglicht, sodass die Funktionalität der baulichen Anlage gegeben ist.

Die Gesamthöhe des Betriebsgebäudes mit Werkstatt ist auf 7,30 m beschränkt.

Die Höhenentwicklung wird im Baugebiet über die Höhe baulicher Anlagen geregelt und so auf eine Maximale begrenzt. Die festgesetzte Höhe ist aus dem städtebaulichen Konzept abgeleitet. Mit der Definition der Höhe der baulichen Anlagen wird das Ziel verfolgt, die Errichtung überdimensionierter Baukörper im Vergleich zur umgebenden Bebauung zu verhindern und eine angemessene Integration ohne Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes zu erreichen. Für die Festsetzung der Höhe der baulichen Anlagen ist analog § 18 BauNVO eine eindeutige Bezugshöhe erforderlich, um die Höhe der baulichen Anlagen genau bestimmen zu können. Die Bezugshöhe ist der Festsetzung zu entnehmen.

3.3 Überbaubare und nicht-überbaubare Grundstücksflächen:

analog § 9 (1) Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 BauNVO

Der Bebauungsplan definiert durch Baugrenzen die überbaubaren Grundstücksflächen, die den vorhandenen Bedarf berücksichtigen. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind so angeordnet, dass in den Rand- und Übergangsbereichen eine Durchgrünung erhalten bleibt bzw. neu entwickelt wird.

3.4 Bauweise des Betriebsgebäudes:

analog § 9 (1) Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 BauNVO

Das Betriebsgebäude erhält eine angeschlossene Werkstatt. Somit wird eine offene Bauweise festgesetzt.

Das Flachdach wird extensiv begrünt und mit einer Photovoltaikanlage kombiniert.

3.5 Flächen für Stellplätze und Nebenanlagen

analog § 9 (1) Nr. 4 BauGB

Um den Standort der Stellplätze und die dafür erforderliche Fläche gemäß der städtebaulichen Konzeption zu definieren, wird festgesetzt, dass Stellplätze und Nebenanlagen sowohl innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen als auch in den festgesetzten Flächen für Stellplätze und Nebenanlagen zulässig sind.

Die Festsetzung dient der Ordnung des ruhenden Verkehrs durch ein ausreichendes Stellplatzangebot für Mitarbeiter und Besucher.

Zur Sicherung der zunehmenden Abwicklung von Elektrofahrzeugen werden am Ostrand des Terminalgeländes und am Betriebsgebäude entsprechende Ladestationen für die E-Mobilität installiert.

3.6 Verkehrsflächen § 9 (1) Nr. 11 BauGB

Die Anbindungsrampen an das öffentliche Straßennetz (DLW-Straße) sind für den Antransport der Fahrzeuge erforderlich sowie als Mitarbeiterzufahrt. Sie sind als *Private Verkehrsflächen* festgesetzt. Es werden im Hinblick auf den Ausbau und die Gestaltung der Verkehrsflächen nur rahmengebende bzw. flächenbezogene Festsetzungen (Linienführung, Breiten) getroffen. Der direkte Verladebereich (Tiefe 20,0 m) am Gleis dient zum Rangieren mit dem Greifstapler (Reachstacker). Die technische Ausgestaltung der Verkehrsflächen bleibt der Ausführungsplanung vorbehalten.

Zum direkten Verladen der Fahrzeuge ist der Neubau eines Terminalgleises erforderlich. Parallel zu dem vorhandenen Gleis wird hierzu ein 600 m langer Gleisabschnitt hergestellt, der Bestandteil des Terminalgeländes wird. Das neue Gleis ist mit Anschlussweichen an das bestehende Hafengleis versehen. Es erfolgt die Festsetzung als *Gleisanlage*.

3.7 Flächen für Versorgungsanlagen: Zweckbestimmung Elektrizität § 9 (1) Nr. 12 BauGB

Die "Fläche für Versorgungsanlagen" dient der Realisierung eines Stromverteilers. Damit wird die elektrische Versorgung des Betriebsgebäudes sichergestellt.

3.8 Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser § 9 (1) Nr. 14 i.V. m. Nr. 16a BauGB

Das Terminalgelände wird mit Schwerlast-Kastenrinnen (mit Reinigungsfilter) entwässert und über Stauraumkanäle zu der (unterirdischen) Sedimentationsanlage und weiteren Reinigungsfiltern geführt. Danach erfolgt eine Ableitung in den nordöstlich gelegenen Geländetiefpunkt. Die dortige Waldfläche ist Bestandteil des Plangebietes und für eine Rückhaltungsfunktion besonders gut geeignet. Die notwendige Sickerfläche wird durch einen kleinen Absperrdamm innerhalb des Waldgeländes örtlich begrenzt und zusätzlich durch ein Sickerfenster in ihrer Funktionsweise optimiert. Eine entsprechende Abstimmung mit der Oberen Wasserbehörde, SGD Neustadt, ist erfolgt.

3.9 Grünflächen § 9 (1) Nr. 15 BauGB

Im Plangebiet sind drei private Grünflächen ausgewiesen. Die vorhandenen Strukturen werden aufgelichtet und bei Bedarf extensiv unterhalten.

Der Gehölzstreifen am Südrand verbleibt als öffentliche Grünfläche.

3.10 Nutzungsregelungen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft § 9 (1) Nr. 20 i.V.m. § 1a BauGB sowie dem LNatSchG und BNatSchG

Blendenschutz

Westlich der Gleisanlagen grenzt eine Teilfläche des Europäischen Vogelschutzgebietes „Hördter Rheinaue ...“ an. Mit dem Neubau des Verladegleises und der Andienung an das Gleis muss der gesamte Gehölzstreifen an der Westseite des Plangebietes weichen. Damit geht teilweise eine abschirmende Wirkung verloren. Zum Schutz von Brut- und Rastvogelarten des Stillgewässers vor visuellen Störeffekten (unerwünschte Lichtkegel) ist ein Blendenschutz am Westrand des Stellplatzes vorgesehen.

Umweltfreundliche Beleuchtung im Außenbereich

Zur Verringerung der Umweltbelastungen für Mensch und Tier, zum Artenschutz (u.a. Schutz nachtaktiver Insekten und Fledermäuse), zum Erhalt des nächtlichen Ortsbildes, zur Energieeinsparung und zur Rücksichtnahme auf Nachbarschaft und Verkehrsteilnehmer ist die Außenbeleuchtung an Gebäuden und Freiflächen energiesparend, blend- und streulicharm sowie arten- und insektenfreundlich zu gestalten.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet

- ☐ Entwicklung von Halboffenland am Nordrand des Plangebietes. Als Lebensraum für Reptilien / Heuschrecken. Umsiedlung.
- ☐ Quartierangebot für die Haselmaus in den umgebenden Gehölzbeständen.
- ☐ Optional: Bei Betroffenheit randständiger Bäume mit Quartierpotenzial sind entsprechende Ersatzquartiere zu schaffen.

Im Rahmen der Bearbeitung zur Eruierung und Prüfung der fachlichen Eignung von Kompensationsflächen wurden zahlreiche Standorte gesichtet und Grundstückseigentümer sowie kommunale Verwaltungen angefragt. Weder im eingriffsnahen Bereich noch im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wörth konnten aber geeignete Flächen in ausreichendem Umfang gefunden werden.

Daher war zwingend auf andere Areale im rechtlich zulässigen Naturraum abzustellen. Damit konnten in Zusammenarbeit mit zwei Stiftungen gesicherte Grundstücke für die Kompensation beigelegt werden. Der Vorhabenträger hat entsprechende Verträge geschlossen.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen planextern

- ☐ Anlage von Habitatstrukturen in den Säumen am Südrand sowie planextern im Bereich der Freileitungstrasse. Als Lebensraum für Reptilien / Heuschrecken. Umsiedlung.
- ☐ Entwicklung eines Offenlandmosaiks in mehreren Teilflächen (Landkreis Germersheim, Landkreis Südliche Weinstraße). Umsiedlung von Reptilien (Mauereidechse). Zusammenarbeit mit der NVS NaturStiftung Südpfalz, Kleinfischlingen.

Weitere Kompensation für das Schutzgut Boden / Biotope

In Zusammenarbeit mit der Stiftung zur Förderung der Kulturlandschaft Rheinland-Pfalz KULA, Bad Kreuznach (vormals Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz) sind mehrere Standorte im Naturraum „Rheinniederung“ festgelegt.

Hier erfolgt eine Bodenaufwertung durch Extensivierung sowie die Entwicklung / Neuanlage von Biotopen: Hecken, Blühstreifen, Streuobst, Magerwiesen, Extensivgrünland.

3.11 Belange von Natur und Landschaft

Das Plangebiet ist eine mehrere Meter mächtige Aufschüttungsfläche eines aufgegebenen Gewerbestandorts. Heute ist das Areal geprägt durch einen Halboffenlandkomplex aus trockenen Ruderalfluren im Wechsel mit linearen Gehölzstrukturen bzw. Gehölzgruppen. Dieser Bereich ist zudem eine rechtlich festgelegte Kompensationsfläche (B-Plan Fachmarktzentrum).

Natura 2000-Gebiete und gesetzlich geschützte Biotope im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sowie landesweit bedeutsame Biotoptypen befinden sich nicht innerhalb des Geltungsbereiches des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans und grenzen nicht an das Gebiet an.

Westlich Hafengleis: Das europäische Vogelschutzgebiet VSG 6816-402 „Hördter Rheinaue inklusive Kahnbusch und Oberscherpfer Wald“ besitzt eine Teilfläche südöstlich des Automobilwerks. Es handelt sich um ein Relikt des Wörther Altrheins. Das Auenkolkgewässer ist vegetationsarm und durch treibenden Faulschlamm stark beeinträchtigt. Die Fläche ist von sehr lichten und totholzreichen Hartholzauenwäldern sowie Bruchweiden- und Hybridpappelbeständen umgeben; der schutzwürdige Bereich grenzt an den Böschungsfuß des Bahndamms (Hafengleis). Kleinster Abstand zum Projektgebiet: 45,0 m.

Östlich Freileitungstrasse: „Eichen-Auenwald westl. des Hafenbeckens bei Wörth“. Stark beeinträchtigt. Keine FFH-Lebensraumtypen. Kleinster Abstand zum Projektgebiet: 126,0 m.

Zur Erstellung der landespflegerischen Fachunterlagen wurden auch folgende Unterlagen ausgewertet:

- Schönhofen Ingenieure (2023): Zielabweichungsverfahren zum Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar – Terminal Wörth.
- Schönhofen Ingenieure (2024): Technische Planung – Verkehrsanlagen für Terminal Wörth.
- Schönhofen Ingenieure (2024): Technische Planung – Entwässerung für Terminal Wörth.
- Büro ISK (2004): Umwelttechnische Gutachten zur Gefährdungsabschätzung der geplanten Gewerbegebiete West und Süd, Wörth.
- Büro Uxopro (2018): Luftbildauswertung Kampfmittelbelastung.

- Büro Peschla + Rochmes (2019): Umwelt- und Geotechnische Beurteilung – im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Terminal Wörth.
- Büro Miltner (2006): Bebauungsplan „Fachmarktzentrum mit Gewerbegebiet Ost und Gewerbegebiet Süd“, Wörth.
- Höllgärtner, M. (2005): Faunistische Grundlagenermittlung und Bewertung zum Bauvorhaben „Fachmarktzentrum...“, Wörth.
- Büro Bachtler/Böhme + Partner (2005): LPB, Umweltbericht - Bebauungsplan „Fachmarktzentrum mit Gewerbegebiet Ost und Gewerbegebiet Süd“, Wörth.
- Höllgärtner, M. (2009): Monitoring der Mauereidechsen- und Heuschrecken-Populationen im Kühgrund und den begrünten Dachflächen – „Fachmarktzentrum“, Wörth.
- Büro BBP (2014): Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Westlich der Hafenstraße“, Wörth.
- Büro IUS (1997): Landespflegerischer Planungsbeitrag zum Flächennutzungsplan, Stadt Wörth.
- Planungsbüro Natura 2000 (2018): Bewirtschaftungsplan BWP-2011-07-S zu mehreren FFH-, VSG-Gebieten.

Zur fachgerechten Berücksichtigung der Umweltbelange wurden folgende Unterlagen für den Bebauungsplan erstellt:

>> *vgl. Unterlage 1.4 Umweltbericht mit Fachbeitrag Naturschutz*

>> *vgl. Unterlage 2.1 Bestands- und Konfliktplan*

>> *vgl. Unterlage 2.2 Grünordnungsplan mit Landespflegerischem Zielkonzept*

>> *vgl. Unterlage 3.1 Faunistisches Gutachten*

>> *vgl. Unterlage 3.2 Artenschutzbeitrag*

>> *vgl. Unterlage 3.3 VSG-Vorprüfung*

Der Eingriffsumfang sowie der Kompensationsbedarf wurden ermittelt und in einer Tabelle gegenübergestellt. Im Umweltbericht als Teil II dieser Begründung werden die einzelnen Schutzgüter beschrieben, die Auswirkungen der Planinhalte dargestellt und Maßnahmen zur Gestaltung und Kompensation der Auswirkungen entwickelt.

3.11.1 Grundzüge der landespflegerischen Festsetzungen

Landespflegerisches Zielkonzept

Unter den Gesichtspunkten der Vermeidung / Minimierung waren folgende Punkte besonders wichtig:

- Die Gehölzbestände auf der Bahnböschung westlich der Gleisanlagen bleiben vollständig erhalten.
- Die Feuchtwald geprägten Bereiche am östlichen Rand des Plangebiets bleiben erhalten.
- Der Gehölzgürtel am Südrand bleibt weitgehend erhalten.
- Durch die geplante Vollversiegelung der Terminalfläche wird die Lösung von Schadstoffen aus den Altablagerungen in das Grundwasser verhindert. Etwa 25 % der Geländeauffüllungen überschreiten den LAGA Zuordnungswert Z2 und sind somit im Falle des Ausbaus als gefährlicher Abfall zur Beseitigung einzustufen. Durch die geplante Folgenutzung mit der damit einhergehenden Flächenversiegelung der Planfläche ist aus Sicht des Grundwasserschutzes eine Verbesserung des Ist-Zustandes verbunden, da es zu keinem möglichen Auswaschen von Schadstoffen aus den Geländeauffüllungen durch versickerndes Niederschlagswasser kommt.
- Das gereinigte Niederschlagswasser wird dem Waldbestand im Osten wieder zugeführt.
- Neben den Maßnahmen zur Eingriffsbewältigung ist auch die vorhandene, rechtlich festgelegte Ersatzfläche zu kompensieren. Dies erfolgt unter besonderer Berücksichtigung der Habitatansprüche trocken-warmer Artengemeinschaften (insbesondere Mauereidechse).
- Artenschutzrechtliche Maßnahmen sind vorgesehen am Rand des Plangebiets, im direkten Umfeld sowie in planexternen Flächen.
- Die nicht im Geltungsbereich umsetzbare Flächenkompensation (Schutzgut Boden, Biotope) wird planextern im Naturraum umgesetzt.
- Die Kompensation der naturschutzfachlichen Ersatzfläche sowie die Umsiedlung von Tierarten erfolgt im betroffenen Landkreis Germersheim sowie einer Fläche im Bereich Südliche Weinstraße.

3.11.2 Abweichung vom Zielkonzept

Durch die Festsetzungen des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurden alle Vorgaben und Empfehlungen des landespflegerischen Zielkonzepts aufgegriffen, die im Rahmen einer Bauleitplanung planungsrechtlich umsetzbar sind.

3.11.3 Bilanz von Eingriff – Ausgleich

Durch das Vorhaben kommt es zu Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden sowie Arten und Biotope.

Der größte Flächenverlust erfolgt durch die vollständige Versiegelung der Terminalfläche.

Damit verbunden sind gleichzeitig die Biotopverluste der Gehölze und Halboffenlandbiotop.

Als projektspezifische Besonderheit ist auf die Beanspruchung einer rechtlich festgesetzten Kompensationsfläche sowie dem straßenseitigen Grünstreifen (Pufferfläche zum Fachmarktzentrum) hinzuweisen. Diese Flächen sind in der Bilanz berücksichtigt.

Eingriffsbilanz		Fläche (ha)
Neuversiegelung		
(100% Verkehrsflächen		4,583
50% Gleis)		0,135
darin Biotopverlust		5,096
Verlust rechtl. Ausgleichsfläche		4,114
...davon Trockenbiotop/Reptilien		(1,470)
Kompensationsbedarf		9,21
Die Versiegelung findet auf veränderten, verdichteten Böden statt.		
<u>Multifunktionale Kompensation</u> mit Biotopanlagen auf Ackerstandorten		

Durch die grünordnerischen Maßnahmen im Plangebiet kann nur eine sehr geringer Teil-Kompensation innerhalb des Plangebietes erfolgen.

Der verbleibende Flächenbedarf wird planextern kompensiert.

Kompensation	Fläche (ha)
Eingriffsnahe Maßnahmen	0,65
In Zusammenarbeit mit Landwirtschaftskammer	Planextern 3,40
In Zusammenarbeit mit NVS-Stiftung	Planextern 5,33

3.11.4 Landespflegerische Maßnahmen im Plangebiet

Da die Flächen im Plangebiet größtenteils versiegelt werden, ist eine Kompensation im Plangebiet kaum möglich.

- Ausweisung von zwei kleineren privaten Grünflächen
- Entwicklung Bahnsaum als Lebensraum für Reptilien und Heuschrecken (CEF 1)
...mit Teil-Umsiedlung der Arten. Für diese Maßnahme erfolgt eine Freistellung und Ansaat, keine Gehölzpflanzung. Risiken für den Bahnbetrieb sind daher auszuschließen.
- Erhaltung des Gehölzstreifens am Südrand des Gebietes
- ...sowie Ergänzung einer Baumreihe
- Grüngestaltung der Zufahrtbereiche und der straßenseitigen Böschung
- Dachbegrünung für Betriebsgebäude

Hinzu kommen artenschutzrechtliche Maßnahmen: Blendschutz, Umweltfreundliche Beleuchtung, Quartiere für die Haselmaus und ein bauzeitlicher Amphibienschutzzaun. Hierzu gehört auch die Umsiedlung spezifischer Tierarten der trocken-warmen Standorte (Reptilien, Heuschrecken) in weitere planexterne Ausgleichsflächen des Landkreises.

Für alle Eingriffe mit artenschutzrechtlicher Relevanz ist zwingend eine Ökologische Bauleitung erforderlich.

Diese artenschutzrechtlichen Vorgaben werden durch eine Nebenbestimmung zur Baugenehmigung sichergestellt. Damit wird gewährleistet, dass durch das Vorhaben keine Verbotsstatbestände nach § 44 BNatSchG eintreten.

3.11.5 Landespflegerische Maßnahmen außerhalb des Plangebiets

Zur vollständigen Kompensation der naturschutzfachlichen Eingriffe sind planexterne Flächen heranzuziehen. Diese werden als „Ausgleichspläne 1-3 verbindlich festgesetzt.

Ausgleichsplan 1

M Bo Kompensation Schutzgut Boden / Biotope

In Zusammenarbeit mit der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz sind mehrere Standorte im Naturraum „Rheinniederung“ festgelegt, die eine Bodenaufwertung durch verschiedene Maßnahmentypen ermöglichen: Ackerumwandlung zu kräuterreichen Ansaatflächen, Pflanzung von Hecken, Anlage von Wildobstgehölzen. Hierzu erfolgt eine vertragliche Regelung. Die Maßnahmen befinden sich im Bereich der Gemarkungen Neuhofen, Rheingönheim, und Mußbach .

Ausgleichsplan 2

CEF 2a Habitate Reptilien (2 Standorte)

Die straßenseitigen wiesenartigen Böschungsbereiche und Grünflächen eignen sich aufgrund ihrer Südexposition zur Anlage von Habitaten für die Mauereidechse. Hierzu werden abschnittsweise (alle 30 m) Holz-/Steinhaufen entlang der Böschung angelegt. Die Länge der Böschungsstrecke beträgt 530 lfm (ca. 17 Stck). Die Einzelstandorte sind vor Ort festzulegen. Die ungehinderte Zugänglichkeit zum bestehenden Rückhaltebecken ist zu beachten.

CEF 2b Habitate Reptilien / Halboffenland

Ein Abschnitt der Freileitungstrasse (östlich Plangebiet) wird mit Habitatanlagen (Holz-/Steinhaufen) aufgewertet. Die Länge der Strecke beträgt ca. 260 lfm (ca. 8 Stck). Die Einzelstandorte sind vor Ort festzulegen. Die ungehinderte Zugänglichkeit ist zu beachten.

Ausgleichsplan 3

CEF 3 Offenlandmosaik / Umsiedlung spezifischer Tierarten

Im betroffenen Landkreis Germersheim (ergänzend auch eine Fläche im Bereich Südliche Weinstraße) stehen mehrere Teilflächen zur Verfügung, die eine Aufwertung als Lebensraum ermöglichen: Entwicklung Magerwiese, Entwicklung Sandmagerrasen, Anlage von Trockenmauern und Totholzhaufen. Es handelt sich dabei um sechs verschiedene Standorte. Hierzu erfolgt eine vertragliche Regelung. Die Herstellung erfolgt durch die NVS NaturStiftung Südpfalz.

3.11.6 Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen

Kostenerstattungsbeträge an die Kommune für landespflegerische Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 135 a – 135 c BauGB fallen im projektspezifischen Fall nicht an.

Der Vorhabenträger ist hier eigenverantwortlich für Planung, Flächenerwerb sowie Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. hat hierfür Kooperationspartner verpflichtet.

4. Nachrichtliche Hinweise und Empfehlungen

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan enthält nachrichtliche Hinweise und Empfehlungen, die bei Realisierung der Bebauungsplaninhalte zu beachten sind.

Vergleiche Textfestsetzungen zum B-Plan.

5. VORAUSSICHTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

5.1 Flächenbilanz

Der Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans hat eine Flächengröße von ca. 6,8 ha.

Folgende Flächenanteile sind projektspezifisch relevant:

Zuordnung Flächen	Fläche (ha)
Sondergebiet (Terminal, Anbindungen)	4,583
Gleisanlage neu	0,269
private Grünflächen	0,08
Gebäude (u. Mitarbeiter-Stellplätze)	0,061
CEF-Maßnahmen	0,168
	= 5,161

FLÄCHEN OHNE BESTANDSVERÄNDERUNG	
Fläche für Wasserwirtschaft	0,310
Wald	0,351
Gleisanlage, Bestand	0,248
Verkehrsfläche, Bestand	0,016
Private Grünfläche (ohne Biotopverlust)	0,202
Öffentliche Grünfläche	0,512
	= 1,639
	Gesamt 6,8

Naturschutzfachliche Kompensationsflächen

	Fläche (ha)
Eingriffsnahe Maßnahmen	0,65
In Zusammenarbeit mit Landwirtschaftskammer	Planextern 3,40
In Zusammenarbeit mit NVS-Stiftung	Planextern 5,33
	= 9,38

5.2 Kostenschätzung

Bei Realisierung der Bebauungsplaninhalte ist von folgenden voraussichtlichen Kosten auszugehen:

- Gesamtbaukosten (inkl. Entwässerung, Beleuchtung etc.) 17,5 Mio
- Gleisbau 1,4 Mio
- Kompensation Naturschutz (am Eingriffsort) 0,06 Mio
- Planexterne Kompensation (Naturschutz/Artenschutz) 1,15 Mio