

ZUR VERFÜGUNG  
VOM: 20. Dez. 1999  
AZ.: 610-13/13/Kir.-7/EI

**Vorhaben- und Erschließungsplan zum vorhabenbezogenen  
Bebauungsplan „Rosengartenweg, Erweiterungsplan I“  
(Autohof an der BAB 6) der Ortsgemeinde Kirchheim a. d. W.**

**Teil A - ~~Entwurf~~ der Begründung**

**Teil B - Landespflegerischer Planungsbeitrag**

**Vorhabenträger**

FINA Deutschland GmbH  
Bleichstr. 2-4  
60313 Frankfurt am Main  
Tel: 069 / 2198229  
Fax: 069 / 2198451

**Projektentwicklung**

Schmid & Partner GmbH  
Konzeptentwicklung und Projekt-  
management für verkehrsorientierte  
Versorgungsbetriebe  
Friedrichstr. 79  
40217 Düsseldorf  
Tel: 0211 / 38448-70  
Fax: 0211 / 38448-79

**Bebauungsplan**

B.K.S. Stadtplanung GmbH  
Maximinstr. 17 b  
54292 Trier  
Tel: 0651 / 147560  
Fax: 0651 / 29978

**Landespflegerischer Begleitplan**

Dr. Ing. habil R. H. Beckmann  
Landschaftsarchitekt BDLA  
Im Birngarten 6  
67661 Kaiserslautern - Dansenberg  
Tel: 0631 / 57481  
Fax: 0631 / 99290

**Erschließungsplanung**

Ingenieurbüro Fassnacht  
Ziegeleistr. 3  
88410 Bad Wurzach - Arnach  
Tel: 07564 / 9306-0  
Fax: 07564 / 9306-90

**Juristische Beratung**

Heuking Kühn Lüer Heussen Wojtek,  
Rechtsanwälte, Wirtschaftsprüfer  
Steuerberater  
RA Dr. P. Kamphausen  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
Cecilienallee 5  
40474 Düsseldorf  
Tel: 0211 / 600 55 315  
Fax: 0211 / 600 55 310

Stand: 08. Juni 1999  
(Stand Satzungsbeschluß)

## **Inhaltsverzeichnis - Teil A**

<b>I</b>	<b>Planungsgegenstand</b>	<b>1</b>
I.1	Veranlassung und Erforderlichkeit	1
I.2	Plangebiet	2
I.3	Planerische Ausgangssituation	3
I.4	Naturräumliche Gliederung	8
I.5	Bewertung des derzeitigen Zustandes von Natur und Landschaft gemäß landespflegerischem Planungsbeitrag	9
<b>II</b>	<b>Planungsinhalt</b>	<b>12</b>
II.1	Entwicklung der Planungsüberlegung (planerische Vorgeschichte)	12
II.2	Planungsabsicht / Eignung des Standortes	13
II.3	Beschreibung des Vorhabens	16
II.4	Begründung der getroffenen Festsetzungen	17
II.5	Erschließung	22
<b>III</b>	<b>Auswirkungen der Planung</b>	<b>27</b>
III.1	Ausgangssituation	27
III.2	Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung	27
III.3	Auswirkungen auf die straßenverkehrliche Situation in der Umgebung des Plangebietes	34
III.4	Immissionschutzrechtliche Aspekte/Städtebauliche Lärmvorsorge	37
III.5	Auswirkungen auf die Kosten der Gemeinde	38

## **I Planungsgegenstand**

### **I.1 Veranlassung und Erforderlichkeit**

Die FINA Deutschland GmbH, Frankfurt am Main, beabsichtigt die Errichtung eines Autohofes an der Bundesautobahn (BAB) 6 im Streckenabschnitt Mannheim - Saarbrücken in Höhe der Anschlußstelle "Grünstadt" auf der Gemarkung Kirchheim a. d. Weinstraße.

Autohöfe sind im weitesten Sinne Tank- und Rastanlagen nahe der Autobahn. Sie unterfallen allerdings nicht dem Begriff der „Nebenbetriebe der Autobahnen“ im Sinne des § 15 des Bundesfernstraßengesetzes (BFStrG), weil sie keine eigene Zu- und Abfahrt zur Autobahn besitzen. Jedoch sind sie jeweils über eine nahegelegene leistungsfähige Anschlußstelle unmittelbar mit der Autobahn verbunden.

Autohöfe decken insbesondere u.a. die hinsichtlich der Versorgung des Lkw-Fernverkehrs bestehenden Defizite im Bezug auf das zur Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten erforderliche Parkraumangebot, das Restaurations- und Grundnahrungsmittelangebot, das Angebot sanitärer Einrichtungen und von Einrichtungen zur Telekommunikation sowie zur Kfz-Wartung und -Reparatur ab. Die Erweiterung bestehender Autobahnnebenbetriebe durch die Bundesrepublik Deutschland ist oft nicht möglich oder mit sehr hohen Kosten verbunden. Vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) wird die Ausweisung von Autohöfen daher als privatwirtschaftliches Engagement der Mineralölkonzerne begrüßt.

Die FINA Deutschland GmbH hat zur Errichtung des geplanten Autohofes an der BAB 6 die hierzu erforderlichen Grundstücke in der Flur 2 der Gemarkung Kirchheim erworben.

Sie ist bereit und in der Lage, sich zur Durchführung des Bauvorhabens innerhalb einer zu bestimmenden Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten entsprechend späterer, rechtzeitig vor einem evtl. Satzungsbeschluß verbindlich abzuschließender vertraglicher Vereinbarungen, zu verpflichten. Zur Zulassung des geplanten Vorhabens ist daher ein Planverfahren nach § 12 BauGB zur Aufstellung eines Planes, der mit dem Satzungsbeschluß die Qualität eines sog. vorhabenbezogenen Bebauungsplanes erlangt ("Vorhaben- und Erschließungsplan"), gut geeignet.

Die Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Gebiet ist erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB). Planungsrechtlich handelt es sich bei dem Gebiet, in dem der Autohof errichtet werden soll, um Außenbereich der Gemeinde Kirchheim im Sinne des § 35 BauGB. Da der Autohof weder als privilegiertes Objekt im Sinne des § 35 Abs. 1 BauGB noch als sonstiges Vorhaben im Sinne des § 35 Abs. 2 BauGB

als ohne bauplanungsrechtliche Grundlage zulässig in Betracht kommt, bedarf es zur Schaffung des Baurechts einer Bauleitplanung. Da das Vorhaben möglichst bald realisiert werden soll, ist die Planung auch erforderlich.

## **I.2 Plangebiet**

Das Plangebiet befindet sich unmittelbar nördlich an die BAB 6 angrenzend auf der Gemarkung Kirchheim a. d. Weinstraße, in direkter Nähe zu deren nördlicher Gemarkungsgrenze zur Stadt Grünstadt.

Die Größe des Plangebietes beträgt 3,9 ha.

Das Gebiet wird wie folgt begrenzt:

- Im Süden durch das nördliche Autobahnrondeil der Anschlußstelle Grünstadt der BAB 6. In östlicher Verlängerung durch den Rosengartenweg (Flurstück 1887/5);
- im Westen durch die Grenze zwischen den Flurstücken 1838/3 und 1839/5;
- im Norden durch den Dirmsteiner Weg (Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Gewerbegebiet Rosengartenweg");
- im Osten durch einen namenlosen Weg (Flurstück 1850/2).

Der Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan umfaßt die Flurstücke Nrn. 1839/5, 1840/5, 1841/5, 1842/4, 1843/2, 1844/2, 1845/2, 1846/2, 1847/2, 1848/2, 1849/2 der Flur 2 der Gemarkung Kirchheim.

Die Abgrenzung des Plangebietes ist grundstücksbezogen und flurstücksscharf.

Die von dem Geltungsbereich erfaßten Grundstücke sind vom Vorhabenträger, der FINA Deutschland GmbH, erworben worden.

Bei dem Planungsgebiet handelt es sich zur Zeit um eine landwirtschaftlich genutzte Fläche (Intensivacker). Im Süden befindet sich die BAB 6 mit dem Autobahnzubringer von und zur Bundesstraße 271 (B 271), im Westen verläuft die Ortsumgehung Grünstadt, die B 271 (neu), mit einem Kreisverkehr am Stadteingang. Nördlich und östlich setzt sich die freie Feldflur fort. Weiter östlich des geplanten Autohofstandortes bestehen von Seiten der Gemeinde weitere gewerbliche Entwicklungsabsichten. U. a. zu diesem Zweck wurde bereits der Bebauungsplan "Gewerbegebiet Rosengartenweg" durch die Ortsgemeinde Kirchheim a. d. W. verabschiedet. Im Bereich des vorgenannten Bebauungsplanes war ursprünglich von der Firma ALDI die alsbaldige Ansiedlung eines Zentrallagers mit Zentralverwaltung geplant. Die Ansiedlungsabsicht wurde unlängst in der bis dahin

geplanten Form aufgegeben. Es besteht ein zwischen der Ortsgemeinde Kirchheim a. d. W. und der ALDI Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG (nachfolgend „Firma ALDI“) geschlossener öffentlich-rechtlicher Vertrag zur Ausweisung und Erschließung eines Gewerbegebietes an dem ursprünglich für das Zentrallager vorgesehenen Standort. Die Firma ALDI beabsichtigt danach nun, die ehemals für die eigenen Planungsabsichten vorgesehenen Flächen an ansiedlungswillige andere Unternehmen zu veräußern.

Die straßenverkehrliche Erschließung des Plangebietes wird unmittelbar von der B 271 (neu) erfolgen. Die Voraussetzungen für die Anbindung an die B 271 (neu) wurden im Zuge der Baumaßnahme dieser Bundesstraße mittels einer Linksabbiegerspur mit einseitiger Abfahrtsrampe von der Bundesstraße und einem Brückenbauwerk unter dieser hindurch bereits geschaffen. Die weitere Erschließungsstraße von dort bis zum eigentlichen Plangebiet ist neu herzustellen. Für den ersten Abschnitt, von der B 271 (neu) kommend bis zur Gemarkungsgrenze Kirchheim, welcher auf der Gemarkung der Stadt Grünstadt gelegen ist, besteht der Bebauungsplan „Gewerbegebiet Süd - Erweiterung und Ergänzung Südost“ der Stadt Grünstadt. Für den weiteren Verlauf der geplanten Straße wurden die städtebaurechtlichen Voraussetzungen im Zuge der Erstellung des bereits erwähnten Bebauungsplanes „Rosengartenweg“ der Ortsgemeinde Kirchheim a. d. W. geschaffen.

Zu den mit der Firma ALDI schon bestehenden erschließungsvertraglichen Regelungen sowie denjenigen, die der Vorhabenträger bis spätestens zu einem etwaigen Satzungsbeschluss über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit den kommunalen Vertragspartnern im einzelnen zu treffen haben wird, wird auf die Erläuterungen im Kapitel „Erschließung“ dieser Begründung verwiesen. Gleiches gilt betreffend Vereinbarungen zwischen der Firma ALDI und dem Vorhabenträger.

### **I.3 Planerische Ausgangssituation**

#### **a) Raumordnung**

Die Gemeinde Kirchheim a. d. W. ist nach dem regionalen Raumordnungsplan für die Region Rheinpfalz ohne zentralörtliche Funktion. Grünstadt, dessen Ortslage in geringem Abstand im Westen an das Plangebiet anschließt, ist als Mittelzentrum dargestellt.

Von Bedeutung ist eine Achse des Landesentwicklungsprogramms Rheinland-Pfalz (LEP III) im Verlauf mit der B 271, die sich hier mit der großräumig bedeutsamen Achse des LEP III im Verlauf mit der BAB 6 kreuzt.

Grünstadt ist gemäß des regionalen Raumordnungsplanes gewerblicher Entwicklungsort, Kirchheim Fremdenverkehrsentwicklungsort.

Für den in Rede stehenden Standort enthält der regionale Raumordnungsplan des weiteren die Ausweisung einer Vorrangfläche für die Rohstoffgewinnung (Klebsand, Tertiär). Im Zuge der Fortschreibung des Raumordnungsplanes, die seit 1997 im Verfahren befindlich ist, ist vorgesehen, diese Vorrangausweisung u. a. für das Plangebiet nicht mehr aufrecht zu erhalten.

Im übrigen handelt es sich bei dem Bereich gemäß Raumordnungsplan um einen *“sonstigen landwirtschaftlichen Bereich und sonstige Fläche”*. Ein landwirtschaftlicher Vorrang besteht nicht.

Zu dem vorliegenden Planvorhaben wurde durch die Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land an die zuständige Untere Landesplanungsbehörde unter dem 27.07.1998 die landesplanerische Anfrage gemäß § 20 Abs. 1 des Landesplanungsgesetzes (LPIG) gestellt. Die landesplanerische Zustimmung liegt vor (Schreiben der Kreisverwaltung Bad Dürkheim vom 04.02.1999 (Az 610-10/13/Ei-Da).

Für die Gemeinde sind des weiteren in diesem Zusammenhang folgende Aspekte ausschlaggebend:

1. Die geplanten Projekte, der Autohof und das Fast-Food-Restaurant, stellen Investitionen dar, bei denen ein Bauvolumen in mehrstelliger Millionenhöhe zustandekommen wird. Es werden eine Reihe von Dauerarbeitsplätzen geschaffen werden können. Zudem ist daraus ein erhebliches Steueraufkommen zu erwarten.
2. Die Ansiedlung der Anlage läßt sich in das zu beachtende landesplanungsrechtliche Gefüge einbinden.

Zwar ist die Ortsgemeinde Kirchheim, in der die Anlage errichtet werden soll, nicht als Gewerbestandort ausgewiesen, so daß ihr diesbezüglich nur eine Eigenentwicklung zusteht, die als solche allein möglicherweise nicht dazu führen mag, daß eine derartige Investition in ihrem Gemeindegebiet in Betracht kommen könnte.

Allerdings ist die unmittelbar benachbart gelegene Stadt Grünstadt im LEP III als zu „entwickelnder landesweit bedeutsamer Gewerbestandort“ und nach dem regionalen Raumordnungsplan als Gewerbestandort ausgewiesen, der die Gemeindefunktion G zugewiesen bekommen hat (vgl. dazu Art. 15 zum Landesentwicklungsprogramm III sowie Ziff. 4.2.1.4, 4.2.2.5 sowie Tabelle 16 zum regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz).

Die Ansiedlung in Kirchheim an der Grenze zu Grünstadt führt zur landesplanerischen Verträglichkeit des Projektes:

Zum einen ist es so, daß nach den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) Autohöfe nur in unmittelbarer Nähe zu den Bundesautobahnen, höchstens in 1 km Abstand, errichtet werden sollen. Das wäre nicht an allen Standorten im Grünstädter Stadtgebiet der Fall, während diese Voraussetzung an dem vorgesehenen Standort auf der Gemarkung Kirchheim gegeben ist (vgl. dazu die vom BMV für den 24.10.1994 aufgestellten Kriterien, Az.: StV 12/36.42.42-450, abgedruckt im Verkehrsblatt des BMV, Amtlicher Teil, Heft 20, 1994).

Zum anderen ist der Standort, auf dem der Autohof nebst Fast-Food-Restaurant errichtet werden soll, unmittelbar an der Gemarkungsgrenze zu Grünstadt, sehr weit vom Ortsmittelpunkt von Kirchheim entfernt, gelegen, so daß man sagen kann, von daher liege der zur Ansiedlung vorgesehene Platz „mehr zufällig“ auf dem Gebiet der einen und nicht der anderen Kommune. Die straßenverkehrliche Erschließung wird über eine Planstraße erfolgen, welche u. a. von seiten der Stadt Grünstadt für die eigene gewerbliche Eigenentwicklung projektiert wurde und die der landesplanerisch förmlich positiv bestätigten gemeinsamen Erschließung gewerblicher Planflächen auf beiden Gemarkungen dienen wird.

Mit der Stadt Grünstadt wurde generell, durch die Untere Landesplanungsbehörde bestätigt, die gemeindeübergreifende gewerbliche Entwicklung in diesem Bereich nördlich der Autobahn BAB 6 Mannheim-Saarbrücken abgestimmt. Sie entspricht damit den landesplanerischen Zielsetzungen insoweit, wie es im LEP III heißt:

*„Da insbesondere großflächige Gewerbe- und Industriegebiete häufig Gemarkungsgrenzen überschreitend angelegt werden, ist es erforderlich, daß die beteiligten Gebietskörperschaften ihre Planungen interkommunal aufeinander abstimmen ...“*

3. Das Vorhaben wird keine negativen landesplanerischen Auswirkungen haben. Es wird insbesondere entsprechend der diesbezüglichen Forderung in der Begründung und Erläuterung zu Ziff. 4.2.1.7 des regionalen Raumordnungsplanes Rheinpfalz (auf Seite 90) so angelegt werden, daß *„besonderes Gewicht auf die Anordnung der Gewerbebetriebe ins Landschaftsbild (gelegt wird)“*. Zu negativen Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit wird es nicht kommen. Die Ver- und Entsorgung läßt sich ordnungsgemäß sichern. Sie wird unter Kostenbeteiligung des Vorhabenträgers hergestellt werden.

Die verkehrliche Anbindung ist ordnungsgemäß gesichert. **Zu** diesem Zusammenhang wird Bezug genommen auf die fachliche

Stellungnahme des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz, welche im Zuge der landesplanerischen Anfrage zu dem Bauvorhaben aus straßenverkehrlicher Sicht abgegeben wurde. Demnach könne dem Bau einer Tank- und Rastanlage (Verkehrsaufkommen rd. 2000 Kfz/24h/2015) aus verkehrsplanerischer Sicht zugestimmt werden. Die Leistungsreserve des Kreisverkehrsplatzes sei im Ist-Zustand zwar bereits ausgeschöpft, diese Aussage sei jedoch eine rein rechnerische, da die Überlastungsgrenze in der Realität fließend sei. Die wachsende Erfahrung mit Kreisverkehrsanlagen zeige, daß die praktische Leistungsfähigkeit um einiges über der rechnerischen liege. Weitere Planungen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Kreisverkehrsbereich sowie an der BAB-Anschlußstelle seien bereits beauftragt.

Diesbezüglich wird im einzelnen ergänzend auch auf die Erläuterungen in Kapitel III.3 dieser Begründung verwiesen.

4. Soweit es sich bei Teilen des Plangebiets derzeit formell noch um eine Vorrangfläche für die Rohstoffgewinnung handelt, liegt die landesplanerische Zustimmung der Kreisverwaltung Bad Dürkheim zu den hier vorgenommenen Festsetzungen vor. Das Geologische Landesamt sowie das Bergamt Rheinland-Pfalz haben ihre dahingehend zunächst geäußerten Bedenken später für erledigt erklärt.

#### **b) Flächennutzungsplan**

Für den Planbereich besteht der Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Grünstadt-Land in der Fassung der Genehmigung vom 04.10.1995. Dieser beinhaltet für den Planbereich die Darstellung landwirtschaftlicher Nutzflächen.

Der Flächennutzungsplan insgesamt befindet sich im frühen Stadium der Gesamtfortschreibung. Zum Zwecke der Beschleunigung der geplanten Investition der FINA wird jedoch nicht erst das Ergebnis des Gesamtfortschreibungsverfahrens abgewartet, sondern wurde für den Planbereich eine Teilfortschreibung zeitlich vorangestellt. Der Entwurf für die Teiländerung sieht für das geplante Vorhaben eine zweckentsprechende Gebietsausweisung als Sondergebiet vor. Aus landesplanerischer Sicht wurde der Teilfortschreibung bereits durch die Untere Landesplanungsbehörde zugestimmt. Die Flächennutzungsplanänderung wird in absehbarer Zeit wirksam werden. Nach dem Stand der Planungsarbeiten kann somit davon ausgegangen werden, daß der Bebauungsplan aus den künftigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes entwickelt sein wird (§ 8 Abs. 3 Satz 2 BauGB).

### **c) Landschaftsplanung, Planung vernetzter Biotopsysteme**

Eine aktuelle Landschaftsplanung für den Raum Grünstadt-Land liegt nicht vor. Unter der Rubrik Landespflege wird im Kap. 3.2.3 ff. des regionalen Raumordnungsplanes für das Rheinhessische Tafel- und Hügelland und Vorderpfälzer Tiefland ausgeführt:

*„Ausgeräumte Feldfluren sollen durch zusätzliche Wald-, Feld- und Ufergehölzbestände neu belebt und gegliedert werden. Zur Verbesserung der lufthygienischen und klimatischen Verhältnisse sowie zum Schutz des Grundwassers und Oberflächenwassers sind entsprechend Gehölzpflanzungen anzulegen, die auch zur visuellen Bereicherung dieses Raumes beitragen. Der Grünlandanteil in den Bachauen ist zu erhalten bzw. zu erhöhen.“*

Die Planung vernetzter Biotopsysteme<sup>1</sup> enthält für das Plangebiet keine Darstellungen.

### **d) Sonstige Planungen, Schutzgebiete**

Fachplanungen für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind nicht bekannt.

Den südöstlichen Gebietsrand berührt eine 20 kV-Freileitung der Pfalzwerke AG. Der Leitungsverlauf und die erforderlichen Schutzflächen wurden in die Bebauungsplanung nachrichtlich übernommen.

Nach dem regionalen Raumordnungsplan und dem Flächennutzungsplan sind Schutzgebietsausweisungen im Bereich des Plangebietes nicht vorhanden.

Die Biotopkartierung Rheinland-Pfalz weist am Standort und in der Umgebung des Plangebiets keine schützenswerten Biotope aus.

### **e) Bestehende Grunddienstbarkeiten, Baulasten**

Der Planungsbereich umfaßt die in Kapitel I.2 aufgeführten Flurstücke der Flur 2, Gemarkung Kirchheim. Den Bebauungsplan einschränkende Grunddienstbarkeiten oder Baulasten für die erfaßten Flurstücke sind nicht bekannt.

---

<sup>1</sup> Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht Rh.-Pf., 1993 Planung vernetzter Biotopsysteme  
Landkreis Bad Dürkheim, Blatt 1/1, Oppenheim

## **f) Anforderungen aufgrund des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG)**

Das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sieht entlang der Bundesautobahnen eine 40 m Bauverbotszone und 100 m Baubeschränkungszone vor.

Diese Abstandsflächen sind, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, parallel zur Hauptfahrbahn der BAB und der Anschlußstellen, nach örtlichem Aufmaß festzulegen. Zu der befestigten Fahrbahn rechnen auch Beschleunigungsstreifen, Standspuren usw..

Die Begrenzung der Zonen wurde in die Planzeichnung nachrichtlich aufgenommen.

Mit dem zuständigen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen wurden die innerhalb der vorgenannten Abstandsflächen zulässigen baulichen Anlagen abgestimmt. Die Planung wurde daran ausgerichtet.

Es wird davon ausgegangen, daß die straßenrechtliche Zustimmung zum Bauvorhaben hinsichtlich der Bundesautobahnen somit erteilt werden wird.

### **I.4 Naturräumliche Gliederung**

Naturräumlich liegt Grünstadt am südlichen Rand des Unteren Pfrimmhügellandes, einer Untereinheit des Rheinhessischen Tafel- und Hügellandes, welches allmählich im Bereich der Autobahn BAB 6 in den Unterhaardtrand bzw. die Riedel des Vorderpfälzer Tieflandes übergeht. Als Naturräumliche Einheiten zu erwähnen sind:

Naturräumliche Haupteinheiten

- 22 Nördliches Oberrheintiefland
- 17 Haardtgebiet (Pfälzer Wald)
  - 220 Haardtrand
    - 220.0 Unterhaardtrand
  - 221 Vorderpfälzer Tiefland
    - 221.17 Vorderpfälzer Riedel
    - 221.80 Frankenthaler Terrasse
  - 227 Rheinhessisches Tafel- und Hügelland
    - 227.6 Eisenberger Becken
    - 227.42 Bolander Randhöhen
    - 227.51 Unteres Pfrimmhügelland

## **I.5 Bewertung des derzeitigen Zustandes von Natur und Landschaft gemäß landespflegerischem Planungsbeitrag**

*(Im einzelnen wird diesbezüglich auf den Text des landespflegerischen Planungsbeitrages (Teil B dieser Begründung) verwiesen.)*

Zu der Planung wurde ein landespflegerischer Planungsbeitrag erstellt, in welchem insbesondere u. a. die Eingriffsbeurteilung nach dem Naturschutzrecht erfolgt. Der landespflegerische Planungsbeitrag ist als deren Teil B Bestandteil der Begründung.

Hinsichtlich der Bewertung des derzeitigen Zustandes von Natur und Landschaft als Grundlage für die daran anschließende Eingriffsbeurteilung heißt es dort zu den Aspekten Arten und Lebensgemeinschaften, Boden/Geologie, Wasser, Klima/Luft sowie Landschaftsbild zusammengefaßt u. a. wie folgt:

### **a) Arten und Lebensgemeinschaften**

*„Die heutige Vegetation entspricht nur noch wenig der ursprünglichen.<sup>2</sup> Durch die vor allem kulturbedingten Veränderungen der Standortverhältnisse würde sich als heutige potentielle natürliche Vegetation des Rheinhessischen Tafel- und Hügellandes im Bereich Grünstadt (Pfrimmgebiet, Untereinheit „Unteres Pfrimmhügelland“) überwiegend (mit Ausnahme der Rinnenlagen) der wärmeliebende Perlgras-Buchenwald und Waldmeister-Buchenwald (Melico- und Asperulo-Fagetum) auf basenreichen Silikatstandorten<sup>3</sup> entwickeln. ...“*

*„... Das Arten- und Biotoppotential ist durch flächendeckende intensive Nutzung vorbelastet. Das Wintergetreidefeld ist als naturferner Biotoptyp von geringer Bedeutung für den Naturschutz. ...“*

### **b) Boden/Geologie**

*„... Die Bodenformen sind vergleichsweise flach sanft gewellt. Der Großteil des Geländes ist nach Norden geneigt mit Höhen zwischen 165,5 und 160,5 m. Die hier auftretenden tertiären Sedimente unter teils mächtiger Löß- bzw. Lößlehmbedeckung und quartären Sanden sind prinzipiell wie folgt aufgebaut<sup>4</sup>:*

---

<sup>2</sup> Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Hrsg. 1974, Geographische Landesaufnahme 1:200.000, Naturräumliche Gliederung Deutschland, Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 150 Mainz, bearbeitet von Harald Uhlig

<sup>3</sup> Landesamt für Umweltschutz, Hrsg. 1992, Heutige potentielle natürliche Vegetation - Vegetationskundliche Standortkarte - Rheinland-Pfalz, Blatt 6415 NW Grünstadt-Ost

<sup>4</sup> Geotechnisches Gutachten Büro Dr. G. Ulrich AZ 980213 v. 04.05.1998, S. 4

Nr.	Schicht	Mächtigkeit [m]
1.)	Mutterboden, Ackerboden, Auffüllung	0,3 - 0,7
2.)	Schwemmlöß, Hanglehm	$\Sigma$ 2.) + 3.)
3.)	Löß, Lößlehm	bis 3,7
4.)	Terrassensedimente	0,2 bis 1,0
5.)	Löß, Lößlehm	wechselnd
6.)	Fein- bis Grobsande mit vereinzelt Schlufflagen	wechselnd

„Das Bodenpotential ist durch Verdichtung und Stoffeintrag aus der Landwirtschaft sowie des Autobahnverkehrs vorbelastet. Die Böden des Biotoptyps Wintergetreidefeld sind nutzungsbedingt als stark überprägte Naturböden von allgemeiner Bedeutung für den Naturschutz. ...“

### c) Wasser

„Das Plangebiet liegt im Einzugsbereich des Sausenheimer Grabens, der nach Norden westlich Obersülzen in den Landgraben mündet, dessen Wasser wieder östlich Dirmstein als Floßbach über den Eckbach dem Rhein zufließen. Diese Fließgewässer weisen überwiegend in Quer- und Längsprofil (Erosionsrinnen mit bis zu 4 m unter OK Terrain) sowie im Verlauf eine naturferne, technisch verbaute Charakteristik auf. Standorttypische Begleitvegetation ist nur in geringem Umfang vorhanden, beiderseitige Pufferstreifen zur angrenzenden, meist landwirtschaftlichen Nutzung fehlen überwiegend. Stehende Gewässer sind im Plangebiet oder dessen unmittelbarer Umgebung nicht anzutreffen.“

Grundwasser bzw. Schichtenwasser wurde im Zuge der Bodenuntersuchung<sup>5</sup> in 5 - 7 m Tiefe v. a. im Mittelabschnitt der nördlichen Hälfte des Plangebiets angetroffen. Hier wird ein unterirdischer Zusammenhang mit der Vorflut in Richtung Sausenheimer Graben anzunehmen sein. Durchgeführte Sickerversuche und die Ackernutzung weisen auf eine eher geringe derzeitige Bedeutung des Gebietes für die Grundwasserneubildung hin. ...“

„... Die Gewässergüte des Sausenheimer Grabens ist im Bereich ca. 500 m vor Obersülzen bis zum Landgraben als mäßig belastet (Gewässergüte II) eingestuft, ebenso der Landgraben etwa bis zur Mitte zwischen Obersülzen und Dirmstein. Von da ab gilt der Landgraben als kritisch belastet (Gewässergüte II - III). ...“

„... Im Plangebiet ist das Grundwasserpotential durch Stoffeintrag aus der Landwirtschaft, Immissionen aus dem Straßenverkehr und durch Verdichtung vorbelastet. Das gesamte Plangebiet ist dementsprechend

<sup>5</sup> vgl. Geotechnisches Gutachten Seite 10

*als Bereich mit beeinträchtigt bis stark beeinträchtigt Grundwassersituation von allgemeiner bis geringer Bedeutung für den Naturschutz einzustufen. ...“*

#### **d) Klima/Luft**

*„... Das Plangebiet ist als Ackerland ein Kaltluftentstehungsgebiet. Die Kaltluft strömt hangabwärts und dürfte zur Durchlüftung der Siedlungsfläche im Nordosten (Obersülzen) beitragen. Die flachen Muldenrinnen von Sausenheimer Graben und Landbach fungieren dabei als Abflußbahnen. Es bestehen im Plangebiet keine anthropogenen Veränderungen, wie großflächige Versiegelungen, Blockaden der Kaltluftabflußbahnen, die sich gelände- oder lokalklimatisch belastend auswirken können. Dementsprechend ist die Fläche als wenig beeinträchtigt Bereich und Kaltluftentstehungsgebiet klimatisch von allgemeiner Bedeutung, in bezug auf die Regeneration der Luft (Filterung) als von geringer Bedeutung für den Naturschutz anzusehen. ...“*

#### **e) Landschaftsbild**

*„... Insgesamt stellt sich das Orts- und Landschaftsbild wenig einheitlich dar. Es wird beherrscht von einem Industriebetrieb im Westen, der in Hochlage geführten B 271 (Deutsche Weinstraße) im Norden, Ackerflächen im Osten und dem völlig frei sichtbaren Autobahnverkehr auf der A 6 mit der Abfahrtsschleife im Süden. Das Böschungsgrün im Verlauf einer Unterführung südöstlich vom Vorhaben tritt nur wenig in Erscheinung. ...“*

*„... Die naturraumtypische Vielfalt, Eigenart und Schönheit im Bereich des Plangebiets ist vermindert und stark überformt, rudimentär aber noch erkennbar. Es handelt sich um einen Bereich traditioneller Kulturlandschaft mit intensiver Ackernutzung. Insgesamt ist der Untersuchungsraum in bezug auf das Landschaftsbild als stark beeinträchtigt Landschaftsbildbereich von geringer Bedeutung für den Naturschutz einzustufen. ...“*

## **II Planungsinhalt**

### **II.1 Entwicklung der Planungsüberlegung (planerische Vorgeschichte)**

Zur städtebaurechtlichen Zulassung des geplanten Vorhabens wurde mit der zuständigen Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land und der Ortsgemeinde Kirchheim a. d. W. Anfang 1998 erörtert, ein Planverfahren nach § 12 BauGB (Vorhaben- und Erschließungsplan/ vorhabenbezogener Bebauungsplan) durchzuführen. Die ersten Vorabstimmungen diesbezüglich (u. a. auch mit der Stadt Grünstadt) fanden bereits 1997 statt. Der Verbandsgemeinderat hat daraufhin die Einleitung des für die städtebaurechtliche Zulassung des geplanten Vorhabens erforderlichen Teiländerungsverfahrens des Flächennutzungsplanes beschlossen.

Im April 1998 wurde in der Verbandsgemeindeverwaltung ein erster Planentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für das Sondergebiet "Autohof" vorgestellt.

Im Mai 1998 fand in der Verbandsgemeindeverwaltung darüber eine frühzeitige Abstimmung mit den wesentlichen Trägern öffentlicher Belange (u. a. regionale Planungsgemeinschaft, untere Landesplanungsbehörde, untere Landespflegebehörde, Landesamt für Verkehr und Straßenwesen sowie Straßen- und Verkehrsämter Speyer und Worms) statt. Im Juni 1998 erfolgte dann eine erneute Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden sowie der Stadt Grünstadt. Bedenken, die das Vorhaben grundsätzlich in Frage stellen könnten, wurden nicht vorgebracht.

Die Planungsabsichten wurden dann in allen Einzelheiten dem Gemeinderat Kirchheim a. d. W. vorgestellt.

Das Planverfahren wurde im Juli 1998 durch die landesplanerische Anfrage der Verbandsgemeindeverwaltung im Rahmen der Flächennutzungsplanteilfortschreibung zum Bauvorhaben gemäß § 20 LPIG eingeleitet.

Die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Bürger und der berührten Träger öffentlicher Belange sowie die erneute gemeindenachbarliche Abstimmung, insbesondere mit der Stadt Grünstadt, fand aufgrund der Beschlüsse des Ortsgemeinderates im Zeitraum zwischen dem 18.01. und 05.02.1999 statt. Über das Ergebnis wurde in der Sitzung des Ortsgemeinderates am 27.04.1999 beraten und beschlossen. Die Durchführung der Offenlage des Bebauungsplanentwurfes wurde veranlaßt.

Die Offenlage des Bebauungsplanentwurfes fand in der Zeit vom 07.05.1999 bis einschließlich 07.06.1999 statt.

In der Sitzung des Ortsgemeinderates vom 08.06.1999 wurde über das Ergebnis der Offenlage beraten und beschlossen.

Der Bebauungsplan wurde sodann als Satzung gemäß § 10 Abs. 1 BauGB beschlossen.

## II.2 Planungsabsicht / Eignung des Standortes

Gegenstand der Planung ist, dies sei hier wiederholt, die Errichtung eines Autohofes neben der BAB 6 im Streckenabschnitt Mannheim - Saarbrücken, in Höhe der Anschlußstelle Grünstadt. Planungsbestandteil ist außerdem die Errichtung eines den Autohof ergänzenden Selbstbedienungsschnellrestaurants der McDonald's GmbH, München.

Autohöfe und ihre Versorgungseinrichtungen dienen - wie vorstehend schon dargestellt - vorrangig der Versorgung der Autobahnnutzer mit dem Schwerpunkt des Lastkraftverkehrs. Sie weisen Ähnlichkeiten mit den Nebenbetrieben an Bundesautobahnen im Sinne des § 15 BFStrG auf, ohne solche zu sein.

Die Autohöfe bieten Serviceleistungen an, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer, u. a. auf der Autobahn, dienen (z. B. Tankstellen, Parkplätze, Werkstätten, Kfz-Waschanlagen, Raststätten und ggf. Lade- und Umschlagsanlagen). Sie stellen auch sonstige Anlagen und Einrichtungen bereit, die den Erhalt der Fahrsicherheit und Fahrtüchtigkeit von Fahrzeug und Fahrer sicherstellen.

Autohöfe umfassen darüber hinaus noch ein - auf die Region abgestimmtes - Sortimentsangebot, das den Fernverkehr, der den Standort passiert, mit dem Bedarf entsprechenden Service und Produkten versorgt.

Die Gesamtkonzeption beinhaltet in der Regel auch die Errichtung eines oder mehrerer Fast-Food-Restaurants (z. B. der McDonald's GmbH).

Für die Mineralölkonzerne sind Autohöfe insofern interessant, als für den Verkauf von Dieselmotorkraftstoff (für Lastkraftverkehr) noch deutliche Wachstumsraten bestehen.

Der europäische Lkw-Fernverkehr wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Die bereits bestehenden Defizite im Parkraum- und Versorgungsangebot der vorhandenen Autobahnnebenbetriebe werden sich verschärfen. Aus diesem Grunde wird die Ansiedlung von Autohöfen, insbesondere an den stark befahrenen Lkw-Transitrouten, durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) befürwortet. Aufgrund einer Initiative des BMV können Autohöfe an der Bundesautobahn daher auch ausgeschildert werden, wenn sie bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Hierzu hat das BMV unter dem 24.10.1994 (StV 12/36.42.42-450) enge Kriterien bestimmt.

Im Verkehrsblatt des BMV (VkBf. Amtlicher Teil, Heft 20 - 1994) heißt es diesbezüglich unter "Vorbemerkung" u. a. wie folgt:

*“Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften schreibt für den Berufskraftverkehr verbindlich die Einhaltung bestimmter Lenk- und Ruhezeiten vor. Aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht generell ein Interesse daran, den Lkw-Verkehr auf der Autobahn zu halten und Auf- und Abfahrten sowie Fahrten im nachgeordneten Straßennetz auf das notwendige Maß zu beschränken. Die auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen vorhandenen Lkw-Parkplätze reichen jedoch nicht aus, um den Lkw-Fahrern die Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten zu ermöglichen; dies gilt insbesondere für längere Ruhepausen.*

*Durch den für die nächsten Jahre prognostizierten zweistelligen Zuwachs im europäischen Straßenverkehr werden sich die Defizite im Lkw-Parkraum-Angebot noch verschärfen.*

*Autohöfe in der Nähe von Bundesautobahnen bieten bereits eine bedeutende Anzahl von Lkw-Parkplätzen und vielfältige Versorgungsleistungen an. Ihr komplettes Serviceangebot wie*

- gastronomische Versorgung;*
- technische Versorgung;*
- sanitäre Versorgung (z. B. Duschen für weibliche Trucker),*
- Service rund um die Uhr,*
- sonstige Dienstleistungen (z. B. Reifen- und Pannendienst)*

*ist auf die individuellen Bedürfnisse des Berufskraftverkehrs zugeschnitten ...”*

Zur Lage/Anbindung des Autohofes empfiehlt das BMV, die Entfernung des Autohofes von der Autobahn auf max. 1 Kilometer zu begrenzen. Behelfsausfahrten dürfen für die Erschließung nicht herangezogen werden.

Hinsichtlich der Straßenqualität muß es sich bei der Verbindungsstraße zwischen Anschlußstelle und Autohof um eine für den Schwerlastverkehr geeignete, gut ausgebaute, mindestens zweistreifige Straße handeln, auf der keine Lkw-spezifischen Durchfahrtsbeschränkungen bestehen. Die Zufahrt darf nicht durch Gebiete mit sensibler Nutzung (z. B. Wohn-, Kur- und Erholungsgebiete) führen. Es sollen keine Straßen mit hoher Verkehrsbelastung in Relation zur Leistungsfähigkeit benutzt werden.

Gemäß den Vorgaben des BMV sollen die Zufahrtsstraßen anbaufrei und ohne Kreuzungen sein.

Es sind jeweils mindestens 50 Lkw-Parkplätze an schwach und 100 Lkw-Parkplätze an stark frequentierten Autobahnen anzubieten. Die vorhandenen Stellplätze anderer Autohöfe oder Autobahnnebenbetriebe im jeweiligen Streckenabschnitt können in die Bewertung miteinbezogen werden.

Hinsichtlich Pkw-Parkplätzen bestehen keine detaillierten Anforderungen, es sollen jedoch zusätzlich zu den Lkw-Parkplätzen ausreichend Pkw-Plätze angeboten werden. Das Konzept ist so anzulegen, daß Lkw- und Pkw-Verkehrsbeziehungen voneinander räumlich getrennt erfolgen.

Autohöfe müssen das ganze Jahr hindurch 24 Stunden am Tag geöffnet sein und für die Grundversorgung durchgängig Personal bereitstellen.

Zur Grundversorgung gehören danach:

- Ausreichende Versorgung mit allen gängigen Kraftstoffen und Schmiermitteln;
- Vermittlung von Reparaturdiensten;
- Entsorgungsleistungen (z. B. Entleerung von Bord-WC etc.);
- Warenversorgung (Zubehörteile und Zubehörwaren, wie Getränke, Lebensmittel, Snacks, Zeitschriften etc.);
- Speisenangebot (die Anzahl von Restaurantsitzplätzen - inkl. Fast-Food- und SB-Restaurant - beträgt in der Regel 100 bis 150 Plätze);
- Sanitäre Versorgung (zusätzlich zu den regelgemäßen Einrichtungen sind Dusch- und Waschräume für Frauen und Männer vorzusehen);
- Telekommunikationsangebot (mind. Telefon, Telefax und nach Möglichkeit Kopiergerät).

Die vorstehend aufgeführten Kriterien werden an dem in Rede stehenden Autohofstandort an der Anschlußstelle Grünstadt der BAB 6 in hohem Maße erfüllt werden. Es besteht hier der Bedarf für ergänzende Versorgungseinrichtungen des Fernverkehrs an der BAB 6. Insbesondere die in Fahrtrichtung Saarbrücken in 8 km Entfernung gelegene Tank- und Rastanlage „Wattenheim“ ist nicht mehr ausreichend, um die Belange des Lkw-Fernverkehrs auf dieser Strecke anforderungsgemäß abzudecken. Weitere Tank- und Rastanlagen nach dem BFStrG befinden sich erst wieder in mindestens ca. 30 km Entfernung (z. B. T. u. R.-Anlage „Dannstadt“ a. d. BAB 61 - 30 km, T. u. R.-Anlage „Lorsch“ a. d. BAB 67 - 40 km, T. u. R.-Anlage „Hockenheim“ a. d. BAB 6 - 40 km sowie „Waldmoor“ - 57 km). Der nächstgelegene ausgeschilderte Autohof an der BAB 6 befindet sich in Fahrtrichtung Saarbrücken an der Anschlußstelle Landstuhl (45 km).

Das Vorhaben ist geeignet, bestehende und - wie prognostiziert - zunehmende Defizite in dieser Hinsicht auf der Basis

privatwirtschaftlicher Aktivitäten der Mineralölkonzerne abzudecken. Es werden an dem Standort auch eine Reihe krisensicherer neuer Arbeitsplätze geschaffen werden.

Der Standort ist damit im besonderen Maße für die Ansiedlung eines Autohofes geeignet: Zum einen besteht der dringende Bedarf - wie dargelegt - an der BAB 6. An keiner anderen Stelle in diesem Streckenabschnitt liegen vergleichbar günstige straßenverkehrliche Voraussetzungen vor. Das Vorhaben ist mit den Ansprüchen des Orts- und Landschaftsbildes vereinbar. Es wird der Gemeinde Impulse für die weitere gewerbliche Entwicklung an einem hierfür gut geeigneten Standort verschaffen. Letztlich ist auch von Bedeutung, daß der Vorhabenträger über die zur Planung anstehenden Flächen vollständig verfügt und die Realisierung des Bauvorhabens sowie dessen dauerhaften Bestand sicherstellen kann.

### **II.3 Beschreibung des Vorhabens**

Das Vorhaben beinhaltet den Bau einer Tank- und Rastanlage (im weitesten Sinne) mit einer Anzahl Pkw-, Lkw- und Busstellplätze sowie einem Selbstbedienungsschnellrestaurant. Die Anlage beinhaltet desweiteren einen Kiosk für Reiseproviant sowie Pflege-, Wartungs- und Reparaturoeinrichtungen für Kfz, einschließlich je einer Pkw- und Lkw-Waschanlage. Bestandteil des Vorhabens ist letztlich auch ein Werbepylon am Gebietsrand zur Autobahn mit Hinweisen auf den Autohof.

Betreiber der Tankstelleneinrichtungen wird die FINA Deutschland GmbH sein, Betreiber des Fast-Food-Restaurants die McDonald's GmbH. Die übrigen gastronomischen Versorgungseinrichtungen werden an geeignete Betreiber verpachtet werden, die zu gegebener Zeit vertraglich gebunden werden.

Die verkehrliche Erschließung der Anlage erfolgt unmittelbar von der B 271 (neu) über eine neu zu errichtende Planstraße auf dem sogenannten Dirmsteiner Weg, welche zu einem späteren Zeitpunkt auch das weiter östlich projektierte Gewerbegebiet "Rosengartenweg" der Ortsgemeinde Kirchheim a. d. W. erschließen wird. An diese Planstraße wird der Autohof nach Fertigstellung der geplanten äußeren Erschließung mittels jeweils getrennter Zu- und Abfahrten für Pkw und Lkw angebunden werden. Innerhalb der Anlage erfolgen die Funktionsabläufe getrennt nach Nutz- und Individualverkehr. Über die Lkw-Zufahrt (äußerer Kreis) werden die Lkw-Dieseltreibstoffzapfstellen sowie die Lkw- und Busparkplätze als auch die Lkw-Waschstraße angebunden. Die Pkw-Zufahrt erschließt einen inneren Kreis mit dem McDonald's Fast-Food-Restaurant, den Pkw-Zapfstellen mit Waschanlage, der Pkw-Stellplatzanlage sowie dem Kiosk.

Das zentral gelegene eigentliche Autohofgebäude wird von beiden Kreisen berührt. In einem zusammenhängenden Gebäudekomplex sind dort u. a. Tankstellenkassa und -Shop, ein Selbstbedienungs- und Bedienungsrestaurant, ein Gastronomie-Stehbereich mit Bistro und Bar sowie ein Markt mit regionalen (Agrar-) Produkten vorgesehen. Das Foyer enthält Flächen für touristische und regionale Informationen sowie Medieneinrichtungen zur Telekommunikation und zum Geldverkehr.

Das Gebäude wird hinsichtlich seiner äußeren Gestaltung der in Nähe verlaufenden Deutschen Weinstraße Rechnung tragen. Hierzu wird von der die Projektentwicklung betreibenden Schmid & Partner GmbH, Düsseldorf, ein für diesen Standort individuelles Konzept und Erscheinungsbild entwickelt. Die Umsetzung dieses Konzeptes wird über die städtebaurechtlichen Festsetzungen dieses Planes hinaus bis zum eventuellen Satzungsbeschluss über den Bebauungsplan verbindlich in dem abzuschließenden Durchführungsvertrag vertraglich vereinbart werden.

In dem Autohof werden nach seiner Fertigstellung voraussichtlich rund 80 bis 100 Dauerarbeitsplätze neu entstehen.

## **II.4 Begründung der getroffenen Festsetzungen**

### **a) Art der baulichen Nutzung**

Städtebaurechtlich ist zur Zulassung des geplanten Vorhabens hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung die Festsetzung eines sonstigen Sondergebietes in entsprechender Anwendung des § 11 der Baunutzungsverordnung (BaunVO) erforderlich. Autohöfe können aufgrund ihrer besonderen Eigenart nicht den sonstigen Gebietsarten der §§ 2 bis 10 BaunVO zugeordnet werden. Insbesondere kommt die Zulassung eines Autohofes als eines sonstigen Gewerbebetriebes im Sinne des § 8 BaunVO nicht in Betracht. Denn in Gewerbegebieten nach § 8 BaunVO können zwar Tankstellen sowie unter Zuhilfenahme der §§ 12 und 14 BaunVO auch die dazu zugehörigen Stellplätze und sonstigen Nebenanlagen zugelassen werden. Der bei einem Autohof weiterhin gegebene Schwerpunkt „Gastronomie“ ist durch den Nutzungskatalog des § 8 BaunVO allerdings nicht abgedeckt. Jedenfalls ist das hinsichtlich der konkreten Ausgestaltungsform und Zusammensetzung der Betriebe nicht der Fall.

Die Zweckbestimmung wurde in Anwendung der Regelungen in § 11 BaunVO für das sonstige Sondergebiet „Autohof“ vorhabenkonkret festgesetzt. Die zulässigen Nutzungsarten ergeben sich aus dem Nutzungskatalog der textlichen Festsetzungen. Dieser wurde ebenfalls vorhabenkonkret festgelegt. Es sind nur diejenigen Nutzungen zugelassen worden, die der Zweckbestimmung des sonstigen Sondergebietes dienen und die auch realisiert werden sollen. Die

räumliche Zuordnung der einzelnen Nutzungen erfolgt durch Planzeichen.

Weitergehende Regelungen, insbesondere zu den geplanten Grundrissen und Raumaufteilungen der Gebäude im einzelnen, werden bis zum Satzungsbeschluß in die hierzu abzuschließende Durchführungsvereinbarung zwischen der Ortsgemeinde und dem Vorhabenträger als deren Bestandteil aufgenommen und verbindlich vereinbart werden.

#### **b) Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse, der Höhe der baulichen Anlage sowie der zulässigen Grundfläche, die durch bauliche Anlagen überdeckt werden darf, ausreichend bestimmt. Die Festsetzungen werden zweckentsprechend getroffen. Sie sind bedarfsgerecht und genügen den städtebaulichen Anforderungen an den Standort. Die eingeschossigen, für den Bereich des geplanten McDonald's Restaurants auch zweigeschossigen Baukörper, werden insbesondere nicht zu einer maßgeblichen nachhaltigen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes führen. Dieses wird auch zusätzlich durch geeignete Höhenfestsetzungen für die geplanten Baukörper sichergestellt. Die als zulässig festgelegte Grundfläche ist für die Realisierung der geplanten Anzahl von Lkw-Stellplätzen unbedingt erforderlich. Nur auf diese Weise kann der geplante Autohof mit dazu beitragen, die bestehenden Defizite in der Ausstattung der BAB 6 mit Lkw-Parkraum abzubauen.

#### **c) Überbaubare Grundstücksflächen / Bauweise**

Die Festlegung überbaubarer Grundstücksflächen, innerhalb derer baulicher Anlagen errichtet werden dürfen, erfolgt in entsprechender Anwendung der BauNVO durch Baugrenzen. Die Baugrenzen wurden dabei ebenfalls vorhabenkonkret festgelegt. Es werden nur geringe Spielräume für eine im Zuge der Bauausführungsplanung gegebenenfalls erforderliche Anpassung der Baukörperanordnung zugelassen. Die Stellplatzflächen und deren Zufahrten wurden gesondert, jeweils mittels des entsprechenden Planzeichens festgesetzt. Festgesetzt wurde auch der Standort für einen Sammelhinweis auf den Autohof in Form eines Werbepylons am Gebietsrand zur Autobahn. Sonstige dem Vorhaben dienende und untergeordnete Nebenanlagen (z. B. Beschilderungen, Müllsammeleinrichtungen etc.) sind darüber hinaus im Plangebiet ohne spezifische räumliche Zuordnung allgemein zugelassen worden.

Die Festsetzung einer Bauweise in entsprechender Anwendung der BauNVO erfolgt nicht. Eine solche ist auch nicht erforderlich, da durch die Festlegung der Baugrenzen die zulässige Bebauung bereits

eindeutig bestimmt ist. Weitergehender Regelungen diesbezüglich bedarf es nicht.

#### **d) Festsetzungen zur Regenwasserbewirtschaftung**

Gemäß der Landeswassergesetzgebung Rheinland-Pfalz ist auf dem Baugrundstück anfallendes unbelastetes Niederschlagswasser weitestmöglich am Ort des Anfalls zurückzuhalten und von dort dem natürlichen Wasserkreislauf, z. B. durch Verdunstung, Versickerung oder den natürlichen Pflanzenverbrauch, zuzuführen. In die Planzeichnung des Vorhaben- und Erschließungsplans als Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind die diesbezüglich erforderlichen Flächen zur Regenwasserrückhaltung eingetragen. Diese sind ausreichend, um eine ordnungsgemäße Oberflächenwasserbewirtschaftung im Plangebiet sicherzustellen. Weitergehende Regelungen, u. a. zur technischen Ausstattung der Entwässerungssysteme im einzelnen, enthält die zu dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan erstellte Erschließungsplanung des Ingenieurbüro Fassnacht, Bad Wurzach. Die Erschließungsplanung wird Bestandteil der noch abzuschließenden Durchführungsvereinbarung zwischen der Ortsgemeinde und dem Vorhabenträger. Diesbezüglich wird desweiteren u. a. auch auf die Erläuterungen in Kapitel II.5 "Erschließung" dieser Begründung verwiesen.

#### **e) Leitungsrechte**

In der Planzeichnung erfolgte die Kennzeichnung eines 2 x 15 m breiten Regelschutzstreifens der im Südosten das Plangebiet überquerenden 20 KV-Leitung in Form eines Stromleitungsrechtes gemäß den Anforderungen des Leitungsträgers, die Pfalzwerke AG, Ludwigshafen. Die diesbezüglich vom Leitungsträger gegebenen Hinweise betreffen anschließende bauaufsichtliche und sonstige Genehmigungsverfahren. Sie werden beachtet werden.

#### **f) Sonstige Festsetzungen**

Gemäß den Anforderungen des zuständigen Autobahnamtes wurde entlang der südwestlichen Grundstücksgrenze des Planbereiches die Errichtung eines ausreichenden Sicht- und Blendschutzes zum Autobahnzubringer festgeschrieben, um auszuschließen, daß der Verkehr auf der Autobahn durch Fahrzeugbewegungen in der Stellplatzanlage des Autohofes beeinträchtigt werden könnte. Die genaue Ausgestaltung dieses Sicht- und Blendschutzes hat in Abstimmung mit dem Autobahnamt im Rahmen der sich anschließenden bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren zu erfolgen.

### **g) Grünflächen**

Die in der Planzeichnung festgesetzten privaten Grünflächen des Autohofes dienen zum einen der randlichen Eingrünung des Planbereiches sowie zum anderen der Unterbringung der erforderlichen Einrichtungen und Anlagen zur Oberflächenwasserbewirtschaftung. Sie dienen auch der attraktiven Gestaltung der Gesamtanlage unter Beachtung aller funktionalen Aspekte und Belange der Leistungsfähigkeit des Autohofes. Entlang der Planbereichsgrenze zum Autobahnzubringer wurde die Grünanlage auf Anregung des zuständigen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz so dimensioniert, daß zu einem späteren Zeitpunkt gegebenenfalls eine Erweiterung des nördlichen Rondells der Anschlußstelle durch den Baulastträger der Bundesautobahn durchgeführt werden könnte.

### **h) Festsetzungen zur Grünordnung**

Die getroffenen Festsetzungen zur Grünordnung im Plangebiet entstammen dem landespflegerischen Planungsbeitrag (Teil B dieser Begründung). Sie dienen der Vermeidung und dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, die mit der Realisierung des Bauvorhabens verbunden sein werden. Sie sind landespflegerisch und ökologisch begründet, wurden aber unter Berücksichtigung landschaftsgärtnerischer Aspekte optimiert.

Die Gegenüberstellung von Eingriff, Vermeidung und Ausgleich in Kap. III.2 enthält die Begründung für die Erforderlichkeit der vorzunehmenden Maßnahmen im einzelnen.

Zum Teil wurden die Maßnahmen (insbesondere diejenigen der Vermeidung) bereits in der Vorplanungsphase berücksichtigt und realisiert. Sie werden daher nicht festgesetzt. Zum Teil sind die Maßnahmen aber auch in der Bebauungsplanung festzulegen und mit Realisierung der Baumaßnahme umzusetzen.

Gemäß des landespflegerischen Planungsbeitrages ist demnach vorzusehen,

- daß die Stellplatzflächen für Pkw grundsätzlich mit wasserdurchlässigen Materialien anzulegen sind;
- daß zum Zeitpunkt des Anschlusses der Niederschlagsentwässerung an die Rückhalte- und Versickerungsmulde diese voll funktionsfähig (korrekt dimensioniert, vollständig ebene Sohle, natürlicher Bodenaufbau hergestellt und Vegetationsdecke geschlossen) sein muß;
- 10 % der Grundstücksfläche mit Bäumen und Sträuchern einheimischer und standortgerechter Arten (gemäß

Planzeichnung und Pflanzlisten) zu bepflanzen und extensiv zu pflegen ist;

- ein Ausgleich zwischen Bodenabtrag und Bodenauftrag erfolgt, wobei der Einbau standortfremden Bodens vermieden werden soll;
- das Baugebiet durch Ein- und Durchgrünung gemäß Planzeichnung in die Landschaft einzubinden ist.

Soweit die wie vorstehend genannt festgesetzten Maßnahmen z. T. über den Rahmen hinausgehen mögen, der durch § 9 Abs. 1 Nrn. 20 sowie 25 a und b BauGB als zulässig vorgegeben ist, ist dies im vorliegenden Fall unschädlich. Denn es handelt sich hier ja um eine von dem Vorhabenträger aufgestellte Vorhaben- und Erschließungsplanung, bei der er sich zur die Durchführung der in Rede stehenden Maßnahmen aus freien Stücken verpflichtet. Eine Kollision mit den Grenzen aufgrund der verfassungsrechtlich verankerten Garantien aus dem Eigentumsrecht des Artikels 14 des Grundgesetzes (GG) steht demzufolge nicht zu befürchten.

Die zur Realisierung im Plangebiet festgesetzten Maßnahmen reichen freilich nicht aus, um vollumfänglich den landschaftspflegerischen Ausgleichsbedarf zu decken. Vielmehr wird zusätzlich die Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle außerhalb des Plangebietes (externer Ausgleich) zu erfolgen haben. Hierzu sollen aufgrund von Abstimmungen mit dem Forstamt Bad Dürkheim Weinstraße und der zuständigen Unteren Landespflegebehörde Maßnahmen im Gemeindewald der Ortsgemeinde Kirchheim, Bereich Krummbach, Flur 3, Flurstücke Nrn. 566/3 tlw. sowie Bereich Dreitälchen, Flur 4, Flurstücke Nrn. 567 ganz sowie 566/3, 568, 569 tlw. durchgeführt werden.

Es handelt sich dabei um den Umbau von derzeit forstwirtschaftlich genutzten Flächen im Talbereich des Krummbachs zu einem Wiesenbiotop und dessen nachhaltiger Entwicklungspflege (Offenhaltung von Wiesenflächen).

Der Maßnahmenbereich umfaßt eine Fläche von 3,2 ha. Die Maßnahme wird von der Ortsgemeinde Kirchheim a. d. W. durchgeführt. Diese stellt auch die dauerhafte Pflege und Erhaltung sicher. Die Übernahme der Kosten erfolgt für die Durchführung der Maßnahmen sowie deren dauerhafte Pflege und Unterhaltung gemäß der Regelungen im Durchführungsvertrag durch die Vorhabenträgerin.

Mit den voranstehend dargestellten Maßnahmen (Festsetzungen des Bebauungsplanes sowie externer Ausgleich aufgrund der durchführungsvertraglichen Regelungen) wird erreicht, daß nach den Feststellungen und Erhebungen im landespflegerischen Planungsbeitrag nach Realisierung des Bauvorhabens voraussichtlich keine nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes

verbleiben werden (siehe diesbezüglich auch Kapitel III Auswirkungen der Planung sowie Teil B dieser Begründung).

## II.5 Erschließung

Das Baugebiet ist zur Zeit hinsichtlich seiner straßenmäßigen Erschließung sowie hinsichtlich der Ver- und Entsorgung nicht durch einen Anschluß an unmittelbar angrenzende öffentliche Anlagen und Einrichtungen anzubinden. Vielmehr ist dazu zunächst eine äußere straßenmäßige Anbindung durch eine von der B 271 (neu) abzweigende gemeindliche Straße und entsprechende, voraussichtlich in diese Straße zu verlegende Ver- und Versorgungsleitungen zu schaffen. Allerdings bestehen für den Bereich, in dem das Baugebiet liegt, wegen der ursprünglichen - mittlerweile zumindest in der vorgesehenen Weise aufgegebenen - Absicht, auf einer nahegelegenen Fläche ein Zentrallager der Fa. ALDI anzusiedeln, zwischen der Gemeinde und der Verbandsgemeinde einerseits und der ALDI Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG andererseits vertragliche Regelungen über die Ausweisung, Erschließung und Anbindung dieses für diesen Zweck geplanten Gewerbegebietes „Rosengartenweg“. Die vertraglich vereinbarten Maßnahmen betreffen auch die notwendigen straßenbaulichen Aktivitäten und Erschließungs- sowie Ver- und Versorgungsanlagen, die für die infrastrukturelle Anbindung des Gesamtgebietes, sowie zum Teil auch für die Anbindung des Autohofes erforderlich sind.

Zur Verbesserung der straßenverkehrlichen Anbindung des Autohofes insgesamt ist des weiteren beabsichtigt von der B 271 (neu) ausgehend neben der bereits erstellten (nordwestlichen Abfahrtsrampe) eine weitere Zu- und Abfahrt der B 271 (südöstliche Abfahrtsrampe) zu schaffen. Neben dem privaten Interesse der Vorhabenträgerin daran besteht auch ein öffentliches Interesse an der Herstellung dieser weiteren Zu-/Abfahrt zur B 271, da die Herstellung dieses zusätzlichen „Ohres“ für die Durchführung von Maßnahmen Dritter an anderer Stelle ebenfalls sinnvoll ist. Die mit dem für die Bundesstraßen zuständigen Baulastträger diesbezüglich geführten Gespräche haben ergeben, daß die Herstellung eines solchen zusätzlichen „Ohres“ an der B 271 verkehrstechnisch möglich ist und auch die Bereitschaft besteht, entsprechende Planungen zu erstellen sowie durchzuführen und das dazu erforderliche Baurecht zu schaffen. Der Vorhabenträger wird sich im Rahmen der Durchführungsvereinbarung zu dem vorliegenden Plan dazu verpflichten, sich an den Herstellungskosten für den Fall, daß das zusätzliche Ohr tatsächlich gebaut wird, angemessen anteilig zu beteiligen.

Für die Anbindung des Baugebietes an die öffentliche Straßenerschließung ist die Herstellung einer Planstraße - wie dargelegt

Anspruch genommen werden, da solche meistens zu nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen führen.

Trotz der Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen können unvermeidbare erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen verbleiben. Diese sind auszugleichen, d.h. es darf nach Beendigung des Eingriffs keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben. Die Ausgleichsmaßnahmen müssen gleichartig sein und sollen spätestens bei Beendigung des Eingriffs fertiggestellt sein und so schnell wie möglich das Kompensationsziel (Senkung aller erheblichen Beeinträchtigungen auf ein unerhebliches Maß) erreichen.

Zur Ermittlung der Erheblichkeit der anlagebedingten Beeinträchtigungen erfolgt zunächst eine Flächenbilanz der Planung:

<b>Flächenbilanzierung der Planung inklusive Kompensationsflächen</b>		
<b>Biotop-/Nutzungstypen</b>	<b>ca. Flächengröße [ha]</b>	<b>Anteil an Gesamtfläche [%]</b>
Stellplatzflächen (S6200,n1)	2,59	66
Gebäude S7000,q1)	0,66	17
Grünfläche mit Gehölzpflanzungen (X1300 b1,e1,h1)	0,51	13
Grünfläche zur naturnahen Regenwasserbewirtschaftung	0,16	4
Grünfläche mit Vorreinigung	0,01	
gesamt	3.93	100

Tabelle 2: Flächenbilanzierung der Planung

In der nachfolgenden Tabelle 3 werden Eingriffe, Vermeidung und Ausgleich nach Schutzgütern gegenübergestellt:

**Gegenüberstellung von Beeinträchtigung, Vorkehrungen zur Vermeidung sowie Kompensationsmaßnahmen für die Schutzgüter (Teil1)**

Schutzgut		Betroffene Schutzgüter/Funktionen	Voraussetzungen	Vorkehrungen zur Vermeidung im VBB-Gebiet	Interne und externe Ausgleichsmaßnahmen
<b>Arten und Lebensgemeinschaften</b>	Ausprägung, Größe, Bedeutung	bedingt naturferne Biotypen ohne Vorkommen gefährdeter Arten (Geringe Bedeutung)	Beseitigung und Umbau von Vegetation und Lebensräumen:		Verbesserung der Lebensraumfunktion/ zusätzlicher Bedeutungsgewinn
		<ul style="list-style-type: none"> <li>3,93 ha Wintergetreidefelder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>insgesamt 3,25 ha bedingt naturferne Biotypen ohne Vorkommen gefährdeter Arten</li> <li>keine erhebliche Beeinträchtigung bzw. kein erheblicher Bedeutungsverlust</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Neubegrünungen bzw. Pflanzmaßnahmen im Rahmen der Kompensation für das Schutzgut Boden, insbesondere von ca. 0,5 ha Gehölzfläche bzw. ca. 110 Laubbäumen im Plangebiet sowie</li> <li>durch Ausgleichsflächen (ca. 3,2 ha) und Maßnahmen für die Schutzgüter Boden, Klima und Landschaftsbild im Krumbachtal (Beseitigung von naturfernem Fichten-/Douglasienforst und Offenhaltung der Bachaua ⇒ Ausgleich</li> </ul>
<b>Boden</b>	Ausprägung, Größe, Bedeutung	stark überprägter Naturboden (allgemeine Bedeutung)	Bodenversiegelung, Bodenbefestigungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung der Versiegelung auf das unbedingt notwendige Maß;</li> <li>bei Befestigungen teilweise Verwendung wasserdurchlässiger und begrünungsfähiger Bodenbeläge, ca. 0,15 ha PKW-Stellplätze ⇒ externer Ausgleich erforderlich</li> </ul>	<b>Verbesserung der Bodenfunktion</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aufwertung ca. 3,2 ha stark überprägten Naturbodens zu überprägtem Naturboden im Krumbachtal außerhalb des Plangebietes möglich durch Beseitigung von naturfernem Fichten-/Douglasienforst sowie Grünlandinsaat und Offenhaltung der Bachaua (vgl. Anlage 2), zusätzlich:</li> <li>Aufwertung ca. 0,68 ha stark überprägten Naturbodens zu überprägtem Naturboden sowie durch Pflanzmaßnahmen, im Rahmen der Kompensation für die Schutzgüter Landschaftsbild, Wasser und Boden (Bodenlockerung, z.T. durch Verwendung von Tiefwurzeln) im Plangebiet möglich ⇒ Ausgleich</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>3,93 ha Wintergetreidefelder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ca. 3,1 ha Bodenversiegelung (Gebäude und versiegelte Oberflächen)</li> <li>ca. 0,15 ha teildurchlässige Bodenbefestigung (PKW-Stellplätze)</li> <li>⇒ erhebliche Beeinträchtigung bzw. erheblicher Bedeutungsverlust</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassung von Bauwerken und Bauweise an das Gelände; Reduzierung von Erdmassenbewegung</li> <li>partieller Ausgleich Bodenabtrag und -auftrag, z.T. Verwendung des Bodens zur Geländemodellierung im Plangebiet</li> <li>z.T. Lagerung und Wiedereinbau des Bodens entsprechend dem natürlichen Aufbau</li> <li>Vermeidung Einbau standortfremden Bodens ⇒ externer Ausgleich erforderlich</li> <li>Verzicht auf Kellergeschosse</li> <li>Anpassung von Bauwerken und Bauweise an das Gelände zur Minimierung der Tiefbaumaßnahmen</li> <li>Reduzierung der Bauwerke auf das notwendige Maß ⇒ externer Ausgleich erforderlich</li> </ul>	<b>Stabilisierung des Bodens bzw. Verbesserung der physikalischen Oberflächenstruktur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>durch Nutzungsaufgabe Nadelholzforst, und Schaffung einer geschlossenen Vegetationsdecke auf Dauergrünland(ca. 4,4 ha) im Krumbachtal (vgl. Anlage 2 sowie Ersatz- bzw. Ausgleichsflächenberechnung in Kap. 4.2 Ziff. 2 d) ⇒ Ausgleich</li> </ul>
		Veränderungen des Bodenwasserhaushalts	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiefbaumaßnahmen durch Straßenbau, Stellplatzflächen und Errichtung von Gebäuden ca. 3,5 ha</li> <li>⇒ erhebliche Beeinträchtigung</li> </ul>		<b>Annäherung des Bodenwasserhaushalts an natürliche Verhältnisse durch weitestgehende Rückhaltung, Evapotranspiration und Versickerung des Regenwassers am Ort des Anfalles im Rahmen des Regenwassermanagements möglich ⇒ Ausgleich</b>

# Gegenüberstellung von Beeinträchtigungen und Vorkehrungen zur Vermeidung sowie Kompensationsmaßnahmen für die Schutzgüter (Forts.)

Schutzgut		Betroffene Schutzgüter/Funktionen		Voraussichtliche Beeinträchtigung		Vorkehrungen zur Vermeidung		Ausgleichsmaßnahmen	
		Ausprägung, Größe, Bedeutung							
Oberflächen-gewässer (Krummbachtal)	Gewässergüte mäßig belastet, Wasserstand verändert (allgemeine, teils geringe Bedeutung)		sporadischer Oberflächenabfluß vom Baugebiet, möglicher Schadstoffeintrag bei extremen Starkregen		Regenwassermanagement zur Vermeidung von Abflußverschärfungen und Stoffeinträgen in die Vorfluter		Maßnahmen zur Stabilisierung des Wasserhaushalts im Krummbachtal **		des
	• Landgraben Gewässergüte mäßig bis kritisch belastet, Wasserstand stärker verändert (allgemeine Bedeutung)		⇒ erhebliche Beeinträchtigung/ Bedeutungsverlust ⇒ externer Ausgleich erforderlich		• vollständiger Rückhalt des Niederschlagswassers in flachen Mulden am Ort des Anfalles d.h. auf dem Baugrundstück gem. Wasserwirtschaftlichem Planungsbeitrag		• Aufgabe der im Sommerhalbjahr stark wasserzehrenden Nutzung als Fichten- bzw. Douglasienforst • standortgerechte aufgelockerte Bepflanzung (Begleitgehölze) • Herstellung einer geschlossenen Vegetationsdecke (Dauergrünland) ⇒ Ausgleich **		
Grundwasser	beeinträchtigte Grundwassersituation (allgemeine Bedeutung)		Bodenversiegelung und zusätzliche Bodenverdichtung (bei überbaubarer Grundfläche GRZ von ca. 0,8		Naturnaher Umgang mit gefäßigem Regenwasser		Dämpfung der bisherigen Versauerung des Bodenwassers infolge Nadelstreu **Siehe auch Maßnahmen zum Ausgleich für das Schutzgut Boden im Krummbachtal (vgl. Anlage, Plan 2)		
	• gesamte Fläche (3,93 ha)		• 3,25 ha beeinträchtigte Grundwassersituation ⇒ keine erhebliche Beeinträchtigung		• Regenwassermanagement (siehe auch Schutzgut Oberflächengewässer) ⇒ keine erhebliche Beeinträchtigung				
Luft/ Klima	lufthygienisch stark beeinträchtigt Bereich und Kaltluftentstehungsgebiet		• Emissionen von Gasen, Stäuben, Abwärme ⇒ keine erhebliche Beeinträchtigung; kein erheblicher Bedeutungsverlust		Erhöhung des Filter- und Absorptionsvermögens				
	• gesamte Fläche (3,93 ha)		⇒		• Ein- und Durchgrünung des Baugebietes mit Bäumen, Strauchern und anderer Vegetation ⇒ keine erhebliche Beeinträchtigung				
Land-schafts-bild	Luft: geringe Bedeutung		Veränderung verdunstungsrelevanter Teile von Natur und Landschaft (Umbau und Beseitigung von temporärer Vegetation, Bodenversiegelung)		Erhaltung verdunstungsrelevanter Teilflächen		Verbesserung der Verdunstungsrate		
	Klima: allgemeine Bedeutung		• Verminderung der Fläche für Kaltluftproduktion (3,25 ha) ⇒ erhebliche Beeinträchtigung		• Reduzierung der Versiegelung auf das unbedingte notwendige Maß • Erhöhung der Verdunstungsrate durch Regenwassermanagement ⇒ keine erhebliche Beeinträchtigung		• Bepflanzung und Begrünung der Freiflächen im Plangebiet • Bepflanzung und Begrünung der Ausgleichsflächen für die Schutzgüter Boden, Wasserhaushalt und Landschaftsbild ⇒ Ausgleich		
Land-schafts-bild	beeinträchtigt Landschaftsbild (geringe Bedeutung)		Erstbebauung offener Landschaftsbildbereiche (3,25 ha)		Erhaltung von Teilfunktionen des Geländeklimas im VBB-Gebiet durch: • Offenhaltung der Kaltluftabflußbahn und Vermeidung von Durchlüftungsblockaden		Verbesserung des Geländeklimas durch		
	• gesamte Fläche (3,93 ha)		• Verlust von Sichtverbindungen ⇒ erhebliche Beeinträchtigung		• Berücksichtigung von landschaftstypischen Merkmalen und Eigenschaften • Vermeidung von Maßstabs- und Proportionsverlusten, • Anpassung der Bauwerke an das Gelände • Erhaltung einzelner Sichtbeziehungen ⇒ keine erhebliche Beeinträchtigung bzw. keine erheblichen Bedeutungsverluste		• Stärkung der verbleibenden Kaltluftentstehungsflächen durch Erhöhung der Vegetationsdichte (weitestgehende Begrünung der Freiflächen) • Schaffung neuer Funktionsflächen für Kaltluftproduktion und -abfluß durch Ausgleichsmaßnahmen für die Schutzgüter Boden, Arten- und Biotopschutz, Wasserhaushalt und Landschaftsbild (mindestens 4,4 ha) ⇒ Ausgleich Landschaftsgerechte Einbindung (Baugebiet)		• Eingrünung und Durchgrünung des Plangebietes • Zusätzlicher Bedeutungsgewinn bzw. Aufwertung durch die Maßnahmen der Öffnung und Offenhaltung im Krummbachtal für den Ausgleich von Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser und Klima/Luft ;

Tabelle 3 (Forts.): Übersicht der Beeinträchtigungen und Vorkehrungen zur Vermeidung sowie Kompensationsmaßnahmen für die Schutzgüter

Für zulässige nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen sind die entsprechenden Werte und betreffenden Funktionen entweder im vom Eingriff betroffenen Raum oder außerhalb in möglichst ähnlicher Art und Weise, d. h. funktionsbezogen wiederherzustellen (Ersatzmaßnahme i. S. des BNatSchG, Ausgleichsmaßnahme i. S. des BauGB). Hierbei ist die größtmögliche Annäherung an den voraussichtlichen Funktions- und Wertverlust (bzw. Bedeutungsverlust des jeweils betroffenen Schutzgutes) anzustreben.

In Tabelle 3 wird aufgrund der oftmals nicht eindeutigen Zuordnung einer Maßnahme als Ausgleich oder Ersatz (beispielsweise kann die Anlage einer Gehölzpflanzung Ersatzmaßnahme für das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften sein, gleichzeitig aber für das Schutzgut Boden als Ausgleich dienen) auf die Unterscheidung verzichtet und generell der Begriff Ausgleichsfläche bzw. Ausgleichsmaßnahme verwendet.

## **b) Fazit der Eingriffsprüfung**

Unter Berücksichtigung der Zielvorstellungen für den Bestand und Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung, Ausgleich und Ersatz sind die bereits erläuterten landespflegerisch begründeten Maßnahmen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt worden.

Insofern sind nachhaltige Auswirkungen der Planung auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht zu erwarten, da diese unter Beachtung der Vermeidungsgrundsätze frühzeitig minimiert und, soweit der Eingriff unvermeidbar ist, auch ausgeglichen werden. Insoweit ein Ausgleich im Plangebiet nicht möglich ist, wurden Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle vorgeschlagen. Deren Umsetzung wird vertraglich vereinbart. Sie geschieht durch den Vorhabenträger freiwillig, so daß keine in die durchzuführende Abwägung einzustellenden Belastungen des Eigentumsgrundrechts des Art. 14 des Grundgesetzes (GG) zu erwarten sind.

Die Ausgleichsmaßnahmen bestehen in der

- Nutzungsaufgabe von im Krummbachtal der Gemeinde Kirchheim gelegenen forstwirtschaftlichen Flächen, Rodung der Nadelgehölze und Schaffung der Voraussetzungen für die weitere Entwicklung zu einer Waldwiese durch Holzabfuhr, Stockrodung, Fräsen und Mulchen in den Abteilungen I 3d<sup>1</sup> und I 4d<sup>1</sup> (Flur 3 und 4),
- Anlage und Offenhaltung einer Waldwiese auf den aus der forstwirtschaftlichen Nutzung entlassenen Flächen in einer Gesamtgröße von ca. 4,4 ha.

**Erläuterung:** Die Freihaltung des Krummbachtales auf einer Länge von ca. 1,2 km dient der Gewährleistung der Lebensraumfunktion des Wiesen- und Bachbiotops, dem Kaltluftabfluß sowie dem Landschaftsbild und der Erholungsvorsorge.

Die Herleitung der Flächenangaben ergibt sich nach Maßgabe einer derzeitig mittleren bis geringen Bedeutung dieser Ausgleichsflächen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild und einem Ausgleichsbedarf nach Tabelle 3 von ca. **3,2 ha** wie folgt:

1. Sekt./ Abt.	2. Flur, Parz.- Nr	3. Wald-/Biotoptypen	4. Deckungs- grad	5. Anrechnung (n. Bestands-)	6. Flächenwert (3. x 4. x 5.)
I 3d <sup>1</sup>	3, 566/3	1,2 ha Fichte (80 J.) 0,7 ha Fi./Doug. 40 J.)	0,9 0,9	1,0 0,5	1,08 0,32
I 4d <sup>1</sup>	4, 567; u. 3, 566/3; 4, 568; 4,569.	1,5 ha Fichte (80 J.) 1,0 ha Fi/ Doug. (30-40 Jahre)	0,9 1,0	1,0 0,45	1,35 0,45

Externe Ausgleichsfläche: 3,2 ha

Erläuterungen zum Berechnungsweg:

- Spalte 1: Zur Verfügung stehende Ausgleichsflächen (Sektion bzw. Abteilung) nach Auskunft des Forstamtes DÜW im Bereich Krummbachtal, OG Kirchheim im Bereich Krummbachtal, OG Kirchheim
- Spalte 2: Flur bzw. Parzellenummer
- Spalte 3: Biotoptypen und Flächengrößen
- Spalte 4: Reduzierte Anrechnung der tatsächlichen Flächengröße unter Berücksichtigung des Anteils der Nadelhölzer bzw. anderer Baumarten (vgl. Luftbild in Plan 2, Anlage zum landespflegerischen Planungsbeitrag)
- Spalte 5: Berücksichtigung des Bestandsalters (vgl. Spalte 3)
- Spalte 6: Rechenweg aus Multiplikation der Spalten 3, 4 und 5.

### III.3 Auswirkungen auf die straßenverkehrliche Situation in der Umgebung des Plangebietes

Durch die Nutzung des Bauvorhabens wird ein erhebliches Verkehrsaufkommen erzeugt werden. Die straßenverkehrliche Erschließung des Autohofes wird jedoch bereits bebaute oder für eine Bebauung vorgesehene Bereiche nicht berühren. Darüber hinaus ist aber zu prüfen, inwieweit die Realisierung des Bauvorhabens Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der für die äußere Erschließung heranzuziehenden Verkehrswege haben wird.

Es ist vorgesehen, den Autohof mittels einer neu herzustellenden gemeindlichen Straße an die Bundesstraße 271 (neu) unmittelbar anzuschließen. Der einseitige (nordwestliche) Anschluß an die Bundesstraße wurde bereits im Zuge des Baus dieser Straße hergestellt. Von der Bundesstraße gelangt man aus Richtung Süden (von der BAB 6

kommand) über eine bestehende Linksabbiegespur auf diese nordwestliche Abfahrtsrampe der B 271. Dieses wird zunächst von den beteiligten kommunalen Vertretern und den Vertretern des Straßenbaulastträgers der Bundesstraße als ausreichend angesehen, um den Autohof (nach Fertigstellung der gemeindlichen Verbindungsstraße zwischen der vorgenannten Anschlußstelle an die Bundesstraße und dem Plangebiet) anforderungsgemäß sicherzustellen. Zur Verbesserung der gesamtverkehrlichen Erschließungssituation des Autohofes wird zudem auch die Errichtung einer zweiten, zusätzlichen (südöstlichen) Abfahrtsrampe von und zu der B 271 vorbereitet, so daß der Linksabbiegevorgang für den Kfz-Verkehr aus Fahrtrichtung Autobahn dann entfallen kann. An der Errichtung dieses zusätzlichen zweiten „Ohres“ besteht auch ein öffentliches Interesse, da die daran angebundene (noch zu errichtende) gemeindliche Straße sowohl gewerbliche Planflächen auf der Gemarkung Kirchheim (südöstlich der Bundesstraße) als auch auf der Gemarkung Grünstadt (nordwestlich der Bundesstraße) später einmal erschließen soll. Der Entwurf der zu der Planung abzuschließenden Durchführungsvereinbarung zwischen dem Vorhabenträger für den Autohof und dem Planungsgeber enthält Regelungen über eine angemessene finanzielle Beteiligung des Vorhabenträgers für den Fall, daß dieser zusätzliche Anschluß zu einem späteren Zeitpunkt auch gebaut werden wird.

Insofern ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit der äußeren straßenverkehrlichen Erschließung als gegeben anzusehen.

Hinsichtlich der weiteren Auswirkungen der Planung auf das Verkehrsaufkommen der B 271 und das des Autobahnanschlusses wurden diese anhand von Rückschlüssen aus den Verkehrsabläufen bereits bestehender Autohofanlagen (jeweils mit McDonalds Fast-Food-Restaurant) prognostizierend beurteilt.

Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsanlagen (B 271 einschließlich Kreisell und Autobahnanschluß) wird danach durch das Autohofprojekt alleine nicht in Frage gestellt werden. Dies liegt insbesondere darin begründet, daß die Spitzenfrequentierung des Autohofes antizyklisch zu den Verkehrsspitzen der Bundesstraße und des Autobahnanschlusses erfolgen wird. Die Hauptzugänge der Lkw werden in den Abendstunden zu erwarten sein und zwar in der Zeit zwischen 18.00 und 21.00 Uhr. In den Morgenstunden zwischen 6.00 und 8.00 Uhr liegen die Zugangszahlen für Lkw zwar auch über dem Tagesdurchschnitt, die abendlichen Spitzenwerte werden aber nicht erreicht.

Die Spitzen bei der Abfahrt vom Autohof entstehen bei den Lkw ca. rd. 2 Stunden zeitversetzt später, d. h. abends zwischen 20.00 und 23.00 Uhr. Bei den Lkw-Abgängen in den Morgenstunden sind keine klaren Spitzen zu verzeichnen. Gegenüber dem Tagesdurchschnitt können jedoch höhere Abfahrtszahlen für den Zeitraum von 7.00 bis 11.00 Uhr erwartet werden.

In den Spitzenzeiten ist mit etwa 25 Lkw pro Stunde (in eine Richtung) zu rechnen. Pro Tag werden etwa 230 Lkw die Anlage anfahren.

Der Pkw-Verkehr hingegen ist ausgerichtet an den Eßgewohnheiten der Menschen, so daß in den Morgenstunden nur mit einer schwachen Frequentierung der Anlage zu rechnen ist. Die Hauptzufahrtszeiten liegen hier ab cirka 11.30 Uhr und abends ab 18.00 Uhr wobei mit dem Höhepunkt gegen 20.00 Uhr zu rechnen ist. In diesen Zeiten ist von etwa 70-80 Pkws (in eine Richtung) pro Stunde auszugehen wobei die Gesamtzufahrt bei etwa 1100 Pkws liegt. Diese reduziert sich am Wochenende auf rund 750 Pkws.

Die durchschnittliche Verweildauer beträgt 15 bis 30 Minuten bei den Pkws und bei den Lkws tagsüber über 60 Minuten. In den Nachtstunden bleiben die Lkws auf der Anlage zum Übernachten.

Die FINA geht zur Zeit davon aus, daß 40 % der Fahrzeuge aus Fahrtrichtung Saarbrücken und 60 % aus Fahrtrichtung Mannheim zu erwarten sein werden.

Die Prognose gilt für das Jahr 2002 da vorher mit einer Anlaufphase zu rechnen ist, wobei der Pkw-Verkehr, vor allen in Bezug auf das geplante McDonald's Restaurant bereits mehrheitlich von Anfang an da sein wird. Zu einem späteren Zeitpunkt ist kaum noch mit Zuwachs zu rechnen. Das Niveau bleibt in etwa gleich.

Das zuständige Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz hatte daraufhin im Zuge der eingeholten landesplanerischen Stellungnahme dem Planvorhaben aus verkehrsplanerischer Sicht bereits zugestimmt (siehe diesbezüglich die Erläuterungen in Kapitel I.3.a „Raumordnung“). Weitere Planungen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Kreisverkehrsbereich sowie an der BAB-Anschlußstelle seien bereits beauftragt. Dieses ist aber losgelöst von der vorliegenden Planung zu betrachten und wird durch diese auch nicht verursacht.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, daß die im Zuge der Planrealisierung zu ergreifenden Maßnahmen (Schaffung der Voraussetzungen zur Errichtung der Planstraße zwischen der B 271 und dem Gelände des Autohofes sowie des Planbereiches der Firma ALDI) und die aufgrund vertraglicher Vereinbarungen vorzubereitenden Maßnahmen (Errichtung eines zusätzlichen „Ohres“ zur B 271) vollkommen ausreichend sein werden, um verkehrliche Konflikte, hervorgerufen durch das Autohofprojekt einschließlich der Planungsabsichten der Firma ALDI, nicht entstehen zu lassen.

### III.4 Immissionschutzrechtliche Aspekte/Städtebauliche Lärmvorsorge

Gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere auch zu berücksichtigen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung.

Wohnungen bzw. wohnähnliche Nutzungen sind innerhalb des Sondergebiets „Rast und Tankanlage“ (Autohof) nicht vorgesehen. Im Rahmen der städtebaulichen Lärmvorsorge ist daher lediglich auf gesunde Arbeitsverhältnisse zu achten, soweit dies im Rahmen des jeweiligen Bauleitplanverfahrens möglich und sinnvoll ist. Aufgrund der Nutzungsform ist der Freibereich (Außenanlagen) nur zum temporären Aufenthalt bestimmt und damit nur gering schutzwürdig. Innerhalb der Gebäude sind für Aufenthaltsräume, die eine ungehinderte Sprachverständigung und Konzentration während der Arbeit erfordern, gemäß DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) gewisse Innenraumpegel einzuhalten. Dies ist z. B. bei der Planung von Büroräumen oder Ruheräumen zu berücksichtigen. Da dies vorhabenbezogen im allgemeinen erst in der Phase der Objektplanung detailliert wird und damit die Verortung dieser Räumlichkeiten möglich wird, kann der vorhabenbezogene Bebauungsplan hier keine Regelungen treffen. Die entsprechenden Nachweise gemäß DIN 4109 sind dann im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

Abschätzende schalltechnische Ermittlungen haben ergeben, daß die Geräuschvorbelastung der Raststätte relevant durch folgende Emittenten geprägt ist:

Fließender Verkehr:  
BAB 6

Ruhender Verkehr:  
Bus- und Lkw-Parkplatz (ca. 100 Stellplätze)

Der Immissionsbeitrag durch die A6 (DTV 2010 ca. 63 000 Kfz/24 h) an der Raststätte beträgt rund 65/60 dB (A) tags/nachts. Der Lkw-Parkplatz erzeugt bei einem Anlagenpegel von rund 100 dB (A) tagsüber und einem flächenbezogenen Schalleistungspegel von rund 60 dB (A)/m<sup>2</sup> einen Immissionsbeitrag von ca. 60 dB(A). Der Tageszeitraum ist damit der kritische Beurteilungszeitraum.

Der Zubringer B271 - A6, die B271, die Zufahrt zur Raststätte sowie die Pkw-Stellplätze liefern deutlich geringere Immissionsanteile.

Der maßgebliche Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 an der Raststätte (Gebäude) ist danach mit ca. 66 bis 70 dB (A) anzunehmen. Dies entspricht dem Lärmpegelbereich IV, Tabelle 8 der DIN 4109. Für ruhebedürftige Aufenthaltsräume (Büroräume und ähnliches) ist dann ein resultierendes Schalldämmmaß des Außenbauteils von 40 dB (A) vorzusehen.

An Außenbauteile von Räumen, bei denen der eindringende Außenlärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenraumpegel leistet, werden keine Anforderungen gestellt. Dies gilt z. B. für Gasträume, Kantinen u. ä. Einrichtungen.

### **III.5 Auswirkungen auf die Kosten der Gemeinde**

Der Gemeinde entstehen für die Planung und deren Umsetzung keine Kosten:

- Die Kosten der Planung sowie der als Grundlage zu erstellenden Gutachten werden durch den Vorhabenträger vollständig getragen. Sie belasten die Gemeinde nicht.
- Grünordnerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden ebenfalls vollständig durch den Vorhabenträger realisiert bzw. durch Kostentragung abgelöst. Kosten der Kommune entstehen dazu gleichfalls nicht.
- Schließlich wälzt die Gemeinde die Kosten der Planung und Herstellung der straßenseitigen Anbindung sowie der sonstigen Erschließung i. S. d. §§ 123 ff. BauGB und der Wasserver- und Abwasserentsorgung ebenfalls komplett ab. Wegen der Einzelheiten dazu darf auf die vorstehenden Ausführungen zu den zwischen den verschiedenen Beteiligten zu schließenden Verträge verwiesen werden.