



Stadt Ingolstadt

BEBAUUNGSPLAN Nr. 114 O „LKW - Stellplätze“



BEGRÜNDUNG

STAND: Juni 2017
Satzungsbeschluss

BEGRÜNDUNG

BEBAUUNGSPLAN Nr. 114 O „LKW - Stellplätze“

PLANBEGRÜNDUNG

09.06.2017

UMWELTBERICHT

20.12.2016

TEIL I - PLANBEGRÜNDUNG

BEBAUUNGSPLAN NR. 114 o „ LKW - Stellplätze“

- I.1 Anlass der Planung und Art des Vorhabens**
- I.2 Planungsrechtliche Voraussetzungen**
- I.3 Lage, Größe und Beschaffenheit des Baugebietes**
 - I.3.1 Lage
 - I.3.2 Räumlicher Geltungsbereich
 - I.3.3 Größe
- I.4 Bodenordnende Maßnahmen**
- I.5 Darstellung geänderter Bereiche**
- I.6 Erschließung**
 - I.6.1 Straßen und Wege
 - I.6.2 Ver- und Entsorgung
- I.7 Entwässerung**
- I.8 Immissionen / Emissionen**
- I.9 Altlasten**
- I.10 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**
- I.11 Bodendenkmäler**
- I.12 Kosten**

I.1 Anlass der Planung und Art des Vorhabens

Im GVZ ist im Bereich der Audi Tradition, der Tankstelle und der GVZ-Leitstelle eine Umstrukturierung erfolgt.

Zum einen sind im Bereich der Pascalstraße im Umfeld der Tankstelle, und der Audi-Tradition durch Errichten des Gebäudes für das Medien-Service-Center Lkw-Stellplätze entfallen, zum anderen ist laut Verkehrsgutachten des Büros GEVAS die Neuausweisung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen im unmittelbaren Umfeld der Lkw-Leitstelle aus logistischen Gründen notwendig.

Für die Errichtung dieser Stellplätze wird ein zentraler Platz zwischen den Hallen o und N des GVZ I und den Hallen R und S des GVZ II festgelegt.

Zudem sollen Verkehrsflächen im nördlichen und südlichen Teil des Bebauungsplanes 114 M die als private Verkehrsflächen ausgewiesen sind in öffentliche umgewidmet werden und die Rasmussenstraße nach Süden verlängert werden. Durch die starke Zunahme des Verkehrsaufkommens im GVZ in erster Linie der LKw – Verkehre, aber auch der Pkw – Verkehre, war das Miteinbeziehen dieser Planbereiche notwendig. Sie erhalten eine erhöhte Verkehrsbedeutung, der die geplanten Umbau- bzw. Umwidmungsmaßnahmen Rechnung tragen.

Insgesamt werden durch die geplanten Änderungen logistisch notwendige Abläufe im GVZ verbessert und die einzelnen Verkehrsarten sicherer geführt.

Der Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 114 O ersetzt in Teilbereichen die aneinander grenzenden rechtsverbindlichen Bebauungs- und Grünordnungspläne Nr. 114 J „Güterverkehrszentrum – Süd“ und Nr. 114 M „GVZ-Erweiterung“.



114 O



114 M



114 J

I.2 Planungsrechtliche Voraussetzungen

Der Stadtrat hat am 23.02.2016 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 114 O – „LKW-Stellplätze“ gefasst und beschlossen die im dortigen Planbereich rechtsverbindlichen Bebauungs- und Grünordnungspläne Nr. 114 J „Güterverkehrszentrum – Süd“ und 114 M „GVZ-Erweiterung“ zu ändern.

In der Zeit vom 18.04.2016 bis 24.05.2016 wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt.

In der Zwischenzeit wurden allerdings aufgrund der zukünftigen Umwidmung der Verkehrsflächen noch Bereiche nordöstlich sowie südwestlich des ursprünglichen Plangebietes in die Planung miteinbezogen, sodass der Umgriff des Bebauungsplanes im Vergleich zum Aufstellungsbeschluss nach Norden und Süden hin erweitert wurde.

Durch die Bebauungsplanänderung ergibt sich keine neue Art der baulichen Nutzung. Eine Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Ingolstadt ist daher nicht erforderlich.

I.3 Lage, Größe und Beschaffenheit des Baugebietes

I.3.1 Lage

Das Bebauungsplangebiet liegt innerhalb des Güterverkehrszentrums und tangiert den nordwestlichen Bereich des Bebauungsplanes Nr. 114 J sowie den nordöstlichen Bereich des Bebauungsplanes Nr. 114 M.

I.3.2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst ganz oder teilweise (*) folgende Grundstücke der Gemarkung **Ingolstadt:**

2559*, 2559/11*, 2670*, 2675/6*, 2680*, 2692/3*, 2692/4*, 2716/15, 2722*, 2722/3, 2724/3, 2724/4, 2724/5, 2725/3, 2725/4, 2725/5, 2726/1*, 2726/2, 2726/3, 2726/4, 2726/5, 2729*, 2731*, 2772*, 2775/1*, 2775/2, 2775/3*, 2775/8, 2775/9, 2778*, 2779, 2779/3, 2779/4, 2782*;

I.3.3 Größe

Geltungsbereich	ca. 68.848 m ²	100 %
Nebenanlagen	ca. 168 m ²	0,2 %
Verkehrsflächen, öffentlich	ca. 39.377 m ²	57,2 %
Verkehrsflächen, privat	ca. 9.962 m ²	14,5 %
Grünflächen, öffentlich	ca. 14.489 m ²	21,1 %
Grünflächen, privat	ca. 4.852 m ²	7,0 %

I.4 Bodenordnende Maßnahmen

Zur Realisierung des Bebauungsplanes ist eine Umlegung gem. §§ 45 ff. BauGB nicht erforderlich.

I.5 Darstellung der geänderten Bereiche

Bereich A - Stellplätze LKW-Leitfläche



114 O

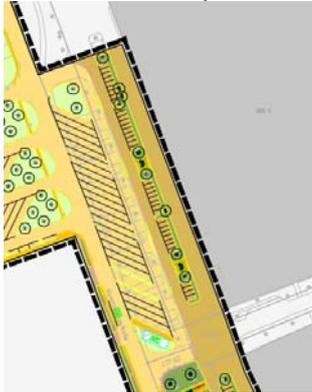


114 M

- Einkürzen der Grünflächen im Nordosten zugunsten von Rasmussenstraße/Gehweg bzw. Verlagerung
- Überplanung der Grünflächen am Südrand zugunsten von Fußweg und PKW-Stellflächen

- Verlagerung Gebäudefläche von Südost- an Nordwestrand des Stellplatzes
- Beid- statt einseitige Bepflanzung entlang der Dr.-Ludwig-Kraus-Straße

Bereich B – Stellplätze Halle O



114 O



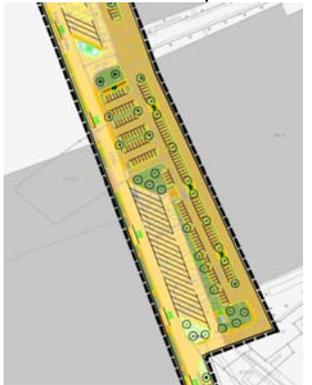
114 M



114 J

- Errichtung LKW-Stellplätze anstelle bisher geplanter Grün- und Versickerungsflächen bzw. bereits errichteter PKW-Stellplätze im Westteil, Errichtung WC-Gebäude
- Umstrukturierung PKW-Stellflächen vor Halle O (Ostteil)

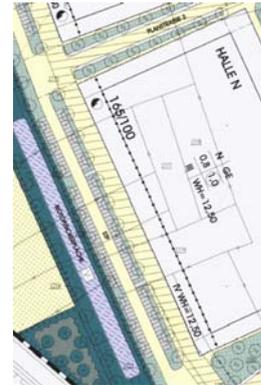
Bereich C – Stellplätze Halle N



114 O



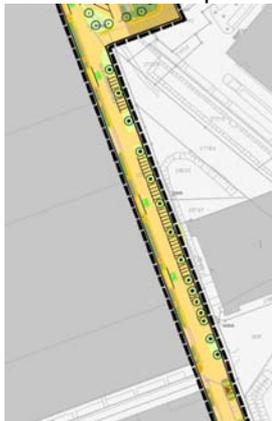
114 M



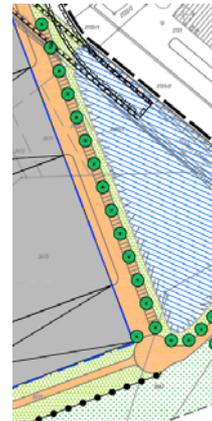
114 J

- Errichtung LKW-Stellplätze anstelle bisher geplanter Grün- und Versickerungsflächen bzw. bereits errichteter PKW-Stellplätze im Westteil, Errichtung WC-Gebäude
- Umstrukturierung PKW-Stellflächen vor Halle O (Ostteil)

Bereich D – Stellplätze Halle S



114 O



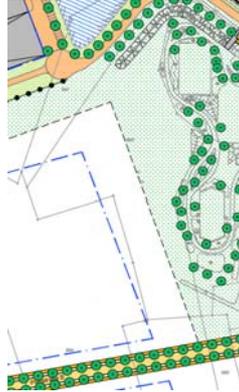
114 M

Geringfügige Umstrukturierung der PKW-Stellflächen an der Ostseite der Rasmussenstraße

Bereich E – Stellplätze Halle T/Verlängerung Rasmussenstraße nach Süden



114 O



114 M

Verlängerung der Rasmussenstraße nach Süden, Einordnung Wendehammer und eingeschränkter Anschluß an die Furtwänglerstraße, Überplanung bisheriger Bauflächen
Anordnung PKW-Stellflächen an der Ostseite der Rasmussenstraße

I.6 Erschließung

I.6.1 Straßen und Wege

Durch die Umstrukturierung werden mehr Lkw s an die Leistelle herangeführt, was zu einer erhöhten Verkehrsbedeutung der Zufahrtsstraße im nördlichen Planbereich führt.

Zum anderen werden durch die von der Pascalstraße erschlossenen Gebäude (Hallen R, S und T, sowie Parkplätze und das Parkhaus) ebenfalls Mehrverkehre erzeugt.

Die Anbindung der Rasmussenstraße erfolgt von Norden über die Dr.-Ludwig-Kraus-Straße. Eine direkte Verkehrsanbindung der Rasmussenstraße zur Furtwänglerstraße wird durch die Anordnung einer Wendeanlage und einer Verbindung ausschließlich für Rettungsfahrzeuge sowie für Fußgänger und Radfahrer unterbunden. So werden unerwünschte Schleichverkehre verhindert.

Durch die Anlage von Gehwegen beidseits der Pascalstraße werden die Fußgängerbeziehungen zwischen dem Parkhaus und den GVZ-Hallen gesichert. An der Südseite der Dr.-Ludwig-Kraus-Straße besteht ein Geh- und Radweg mit Beidrichtungsverkehr

I.6.2 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung (Wasser, Strom, Gas, Abwasser, fernmeldetechnische Versorgung) ist durch vorhandene Leitungen gewährleistet.

Die Müllentsorgung ist gesichert.

Das geplante Baugebiet wurde 2012 bei der Generalentwässerungsplanung der Stadt Ingolstadt als Bestandsfläche berücksichtigt.

Beim geplanten Baugebiet fällt in erster Linie Abwasser in Form von verunreinigtem Regenwasser an.

Im GVZ I und II ist die Abwasserbeseitigung in der Form geregelt, dass häusliches und gewerbliches/industrielles sowie Straßenabwasser über den öffentlichen Mischwasserkanal zur Zentralkläranlage Ingolstadt abgeleitet wird.

Das Niederschlagswasser der geplanten LKW-Stellplätze kann ebenfalls vollständig in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden.

Die vollbiologische Kläranlage (275.000 EW) entspricht dem Stand der Technik und ist ausreichend aufnahmefähig.

I.7 Entwässerung

Eine breitflächige Versickerung im Bereich der LKW-Stellplätze ist nicht möglich. Da es sich dabei um eine sog. Manövrierfläche handelt, muss diese an die öffentliche Entwässerungsanlage angeschlossen werden. Es ist daher vorgesehen, diese Flächen an den in der Rasmussenstraße vorhandenen und im Süden des Plangebietes in Teilbereichen bereits neu errichteten Mischwasserkanal anzuschließen.

Die neu in den Planungsumgriff aufgenommenen bestehenden LKW-Stellplätze im nördlichen Plangebiet sind ebenfalls an die öffentliche Entwässerungsanlage angeschlossen.

PKW –Stellflächen werden überwiegend über Rasen-Gitter-Pflaster versickert. Dachflächenwässer werden vollständig über Sickerflächen (i.d.R. Sickermulden, Sickerbecken, o.ä.) versickert.

I.8 Immissionen/ Emissionen

Da die Stellplätze öffentlich gewidmet werden liegt auf diesen kein Schallkontingent, da sie keiner Anlage zuzuordnen sind. Der Anschluss der Rasmussenstraße an die Furtwänglerstraße ist nur eingeschränkt für Feuerwehr und Rettungsdienste (Pollerabspernung) möglich. Daher ergeben sich auch keine Auswirkungen auf die Furtwänglerstraße.

I.9 Altlasten

Im Umgriff des Planungsbereiches ist nach den Informationen aus dem Altlasten-, Bodenschutz- und Deponieinformationssystem (ABuDIS) die Altablagerung „Fort 127“, Kat.-Nr. 16100108, Fl.-Nr. 2675, Gem. Ingolstadt bekannt. Sie ist bereits durch die Halle T überbaut worden.

Nach Aussage des Fachamtes wurde die Fläche bereits auf Altlasten und Sprengmittel untersucht und von einem baulichen Eingriff nicht betroffen. Es ist daher der Hinweis dass, sollte sich im Zuge der Baumaßnahmen ein konkreter Altlastenverdacht oder eine schädliche Bodenveränderung bestätigen, das Wasserwirtschaftsamt und das Umweltamt der Stadt Ingolstadt umgehend zu informieren sind, um das weitere Vorgehen festzulegen, ausreichend.

I.10 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Durch die Umstrukturierung der Stellflächen und der Verlängerung der Rasmussenstraße nimmt der Umgriff der Grünflächen um 6.500 m² ab. Zudem entfallen 15 Bäume. Die Zunahme der Verkehrsflächen bringt außerdem einen erhöhten Eingriff in das Schutzgut Boden, sowie einen entsprechend verringerten Spielraum für Vermeidungsmaßnahmen mit sich. Es ist daher angemessen den Kompensationsfaktor um 0,1 zu erhöhen.

Damit ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf an Ausgleichsflächen von:

$$6.500 \text{ m}^2 \times 0,1 = \mathbf{6.891 \text{ m}^2}$$

Diese werden außerhalb des Bebauungsplanes folgendermaßen nachgewiesen:

Flurnummer 864 Gemarkung Etting	6.501 m ²
Flurnummer 855 Gemarkung Etting	390 m ²

Als Entwicklungsmaßnahmen sind Extensivwiesen mit einzelnen Gehölzgruppen vorgesehen.

I.11 Bodendenkmäler

Ein vom Landesamt für Denkmalpflege angeführtes Bodendenkmal liegt nach Einsicht in den BayernViewer Denkmal des Landesamtes für Denkmalschutz nicht unmittelbar im Planbereich, sondern durch die Dr.-Ludwig-Kraus Straße und ein Bahngleis getrennt auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Das überplante Gebiet liegt daher im Bereich eines großflächigen und mehrperiodigen Bodendenkmals. Es ist bereits größtenteils mit PKW-Stellplätzen und Verkehrsflächen überbaut, der Boden somit versiegelt. Sollten für die Verwirklichung der Vorhaben Bodeneingriffe nötig werden, bedürfen diese dennoch gemäß Art. 7.1 DSchG einer denkmalrechtlichen Erlaubnis. Diese ist in den Festsetzungen des Bebauungsplanes berücksichtigt.

I.12 Kosten

Die Kosten für Planung und Bau werden von der IFG getragen.
Für Unterhalt und Verkehrssicherung werden bis zum Abschluss der Vereinbarung die Pflichten durch die IFG übernommen.

Aufgestellt am 09.06.2017

Stadt Ingolstadt
Stadtplanungsamt
Sachgebiet 61/2

UMWELTBERICHT

ZU

BEBAUUNGS- UND GRÜNORDNUNGSPLAN STADT INGOLSTADT NR. 114 O „LKW-STELLPLÄTZE“



VOM 20.12.2016

Planungsträger:
Stadt Ingolstadt
Stadtplanungsamt
Spitalstraße 3
85049 Ingolstadt

Bearbeitung:
Planungsbüro Ecker
Lenbachplatz 16
86529 Schrobenhausen
Tel.: 08252/81629
Fax: 08252/4362
E-mail: buero@ecker-la.de

0 Beschreibung Vorhaben

vgl. Bebauungsplan

Zur Entschärfung der Engpässe an der LKW-Leitstelle im Nordwesten des Güterverkehrszentrums (GVZ) sollen in Ergänzung zum bisherigen Stellplatzangebot an der Leitstelle zusätzliche Stellflächen für LKW geschaffen werden. Der Umfang der zusätzlichen Stellflächen basiert auf der Bedarfsanalyse, die durch das Ingenieurbüro GEVAS erstellt wurde. Hierzu soll der Bereich zwischen der Rasmussenstraße im Westen und den Hallen O und N im Osten, der derzeit vorwiegend zum Parken von PKW genutzt wird, umgestaltet werden. Der vorliegende Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Umnutzung und Umgestaltung schaffen.

Der Bebauungsplan ersetzt dabei die planungsrechtlichen Vorgaben, die bislang durch die rechtswirksamen Bebauungspläne Nr. 114 J bzw. Nr. 114 M gegeben wurden.

Zudem pflegt der vorliegende Bebauungsplan die bereits realisierte Südverlängerung der Rasmussenstraße in die Bauleitplanung ein.

Darüber hinaus dient der Bebauungsplan der Abgrenzung zwischen öffentlichen und privaten Stell- und Grünflächen im Bereich zwischen der Rasmussenstraße und den Hallen O und N. Diese Differenzierung ist per se nicht umwelterheblich und wird daher in der die Umweltprüfung nicht weiter betrachtet werden.

Wichtigste Planungsziele/-inhalte Bebauungsplan:

Bereitstellung von LKW- und PKW-Stellplätzen; Gliederung durch z.T. baumbestandene Grünflächen; Einpflegen der nach Süden verlängerten Rasmussenstraße in die Bauleitplanung, Abgrenzung privater und öffentlicher Verkehrs- und Grünflächen.

Größe Geltungsbereich ca. 6,9 ha

Details zu Planung: vgl. 4 bzw. Bebauungsplan

1.2 Rechtliche Situation

Bisheriges Planungsrecht

Vorgaben für planungsrechtlich zulässige Nutzung im Geltungsbereich werden durch zwei rechtskräftige Bebauungspläne gegeben. Für das Vorfeld der Hallen O und N am Ostrand des Geltungsbereichs gelten die Vorgaben aus dem Bebauungsplan Nr. 114 J (2001). Für die restlichen Bereiche gelten bislang die Vorgaben des Bebauungsplans Nr. 114 M, der im Jahr 2010 Rechtskraft erlangte. Maßgeblicher Bezugsgegenstand der hier vorgenommenen Eingriffsbewertung ist dabei nicht der aktuelle Zustand vor Ort, sondern die gemäß textlichen und planlichen Festsetzungen des jeweils rechtsgültigen Bebauungsplans zulässige Flächennutzung.

Einschlägige Fachgesetze/-pläne

Es gelten die in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele. Im vorliegenden Fall sind insbesondere folgende Instrumentarien planungsrelevant:

- Baugesetzbuch (BauGB)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)
- Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG)
- Bodenschutzgesetz (BBodSchG)
- Wasserhaushaltsgesetz (WHG)
- Bundesimmissionsschutzgesetz sowie maßgebliche Verordnungen und Richtlinien zu dessen Durchführung
- Regionalplan: Region Ingolstadt

1.3 Untersuchungsrahmen: inhaltliche und räumliche Abgrenzung

Gegenstand der nachfolgenden Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen der Planung auf Mensch, Natur und Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter sind ausschließlich die Änderungen gegenüber den bisher rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 114 J (2001) und Nr. 114 M (2010). Aufgrund der überwiegenden Binnenlage des Planungsgebiets bzw. der begrenzten Wirkkraft der geplanten Umnutzung kann der Untersuchungsrahmen auf den Geltungsbereich beschränkt werden.

2 Grundlegende Standortfaktoren

Lage, Nutzung, Gehölzbestand:

Das Planungsgebiet liegt etwa 2,8 km nördlich des Stadtkerns von Ingolstadt zwischen der Stadt Ingolstadt und dem Ortsteil Etting. Der überplante Bereich befindet sich im Nordwesten des Güterverkehrszentrums (GVZ). Er wird im Norden von der Dr.-Ludwig-Kraus-Straße, im Nordwesten von einem Industriegleis, im Westen von einem Freilager und den Hallen R, S und T, im Süden von der Furtwänglerstraße und im Osten von der Wallanlage am Westrand des Spielparks Nordwest, dem Parkhaus für Halle T, einer Sickerfläche und sowie im Nordosten von den Hallen O und N begrenzt.

Standortkundliche Landschaftsgliederung/ Naturräumliche Gliederung

Innerhalb des Unterbayerischen Hügellands gemäß ABSP zu den Donauauen gehörig.

Potentielle natürliche Vegetation

Flattergras-Buchenwald im Komplex mit Waldmeister-Buchenwald (FINWEB).

Von Baugebiet betroffene Bodentypen gemäß Bodenkarte 1:100.000 Planungsregion IN

Vorherrschend Braunerden aus schluffreicher Deckschicht über Verwitterungsbildungen des carbonatreichen Hochterrassenschotter; vom Informationsdienst des Landesumweltamts nicht als wassersensibler Bereich eingestuft.

Relief/ Neigung

Weitgehend ebenes Gelände, ursprünglich von Osten nach Westen sowie von Norden nach Süden leicht ansteigend, am Nordwestrand größerer Wall, auf dem die Dr.-Ludwig-Krausstraße zum westlich gelegenen Kreisverkehr geführt wird.

Schutzgebiete

Schutzgebiete/ -objekte gem. Wasser- bzw. Naturschutzrecht sowie NATURA2000-Gebiete sind nicht betroffen.

Kultur- und Sachgüter

Im Planungsgebiet sind keine Bau- und Bodendenkmale bekannt.

3 Bestandsbewertung: Bedeutung für Naturhaushalt

3.1 Schutzgut Boden

Die bisher rechtswirksamen Bebauungspläne sehen für das Planungsgebiet eine der Lage im Güterverkehrszentrum entsprechend intensive Nutzung vor. Demnach waren bislang 3,9 ha des Plangebiets als (private und öffentliche) Verkehrsflächen ausgewiesen sowie ca. 0,4 ha als Baufläche. Damit ist gemäß rechtswirksamer Bauleitplanung auf rund 62 % des Geltungsbereichs mit einer starken Belastung durch Versiegelung bzw. Befestigung zu rechnen. Dem gegenüber stehen 2,6 ha ausgewiesene Grünflächen, bei denen von einer nur geringen Beeinträchtigung des Schutzguts Boden auszugehen ist. Knapp 0,3 ha davon entfallen auf Bereiche, die gemäß Bebauungsplan 114 J zur Versickerung vorgesehen sind.

3.2 Schutzgut Wasser

Das Informationssystem der bayerischen Wasserwirtschaftsämter weist das Planungsgebiet nicht als „wassersensiblen Bereich“ aus, bei dessen Bebauung Probleme zu erwarten sind. Oberflächengewässer werden für das Baugebiet selbst nicht überplant. Trinkwasserschutz- bzw. Überschwemmungsgebiete werden von der Planung ebenfalls nicht tangiert.

Die gemäß rechtswirksamer Bauleitplanung zulässige Nutzung des Planungsgebiets ist auch für das Schutzgut Wasser mit erheblichen Einschränkungen verbunden. Durch Versiegelung und Befestigung der Flächen wird die Grundwasserneubildung eingeschränkt. Entlastend wirken auch hier die vorgesehenen Grünflächen, die rund 38 % des Planungsgebiets ausmachen. Knapp 0,3 ha davon entfallen auf Bereiche, die gemäß Bebauungsplan J zur Versickerung vorgesehen sind.

3.3 Schutzgüter Luft und Klima

Intensive gewerbliche Nutzung, wie sie die Bebauungspläne ermöglichen und wie sie im Planungsgebiet praktiziert wird, ist bau-, anlagen- und betriebsbedingt mit erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima verbunden. So ist anlagenbedingt mit einer gewissen kleinklimatischen Erwärmung im Baugebiet als Folge von Flächenversiegelung und Überbauung zu rechnen. Weiterhin sind eine kleinräumige Verminderung der Luftfeuchte und ein durch die Baukörper verringerter Wärmeaustausch zu erwarten. Die mit der Versiegelung verbundenen Effekte sind praktisch unabhängig vom Standort, ihr Ausmaß ist im Wesentlichen abhängig von der Intensität der Versiegelung. Betriebsbedingt ist das hohe Verkehrsaufkommen, welches unvermeidbar mit dem Betrieb eines Güterverkehrszentrums verbunden, unweigerlich mit Belastungen bzgl. Lufthygiene verbunden. Die aktuellen Engpässe bei den LKW-Stellflächen erhöhen betriebsbedingt die Belastung für das Schutzgut Luft.

Ausgleichend wirkt die Durchgrünung des Planungsgebiets. Bäume, die in den privaten und den öffentlichen Grünflächen gepflanzt werden, spenden Schatten und fördern die Luftfeuchte. Dies trägt zu einem ausgeglicheneren Kleinklima bei.

3.4 Schutzgut Tiere und Pflanzen und deren Lebensräume, Biodiversität

Die überplante Fläche ist aktuell - bedingt durch die gemäß Bebauungsplanung ermöglichte und seit geraumer Zeit praktizierte intensive Nutzung - von sehr geringer Bedeutung als Lebensraum für die heimische Tier- und Pflanzenwelt. Das Artenspektrum ist auf an die Nutzung angepassten, störungstolerante Allerweltsarten beschränkt.

Amtlich kartierte besonders schützenswerte Biotope sind nicht betroffen; weiterhin sind für die Fläche keine Daten aus der Artenschutzkartierung bekannt.

3.5 Schutzgüter Landschaft und Mensch: Landschaftsbild/ Erholungsfunktion

Der Geltungsbereich ist Teil des bestehenden Güterverkehrszentrums. Die rechtswirksame Bauleitplanung ermöglicht für große Teile des Planungsgebiets die Nutzung als Fläche für den fließenden und ruhenden Verkehr. In geringem Umfang ist nach den bisher geltenden Bebauungsplänen auch Bebauung zulässig (0,4 ha). Positiven Einfluss auf das Ortsbild und auf die Aufenthalts- bzw. Arbeitsbedingungen im Planungsgebiet haben die Grünflächen, welche die Bauleitplanung vorsieht.

Die umliegenden Hallen wirken in das überplante Gebiet hinein und prägen das Orts- bzw. Landschaftsbild. Zugleich schirmen sie den Geltungsbereich nach außen hin ab. Nach Nordwesten hin übernehmen diese Funktion die hier verlaufenden Verkehrsstrassen, nach Norden hin unterbindet ein aufgeschütteter Wall aus dem Gebiet heraus mögliche Beeinträchtigungen nach außen. Nach Süden hin schließt sich im Süden der Furtwänglerstraße ein Komplex aus mehreren Schulen an.

Der Betrieb eines Güterverkehrszentrums ist unvermeidbar mit hohem Verkehrsaufkommen verbunden, welches unweigerlich die Aufenthalts- und Arbeitsbedingungen im Planungsgebiet mitprägt.

Die Planungsfläche unterliegt zudem Immissionen von Seiten der im Norden, Westen und Süden verlaufenden Verkehrsstrassen.

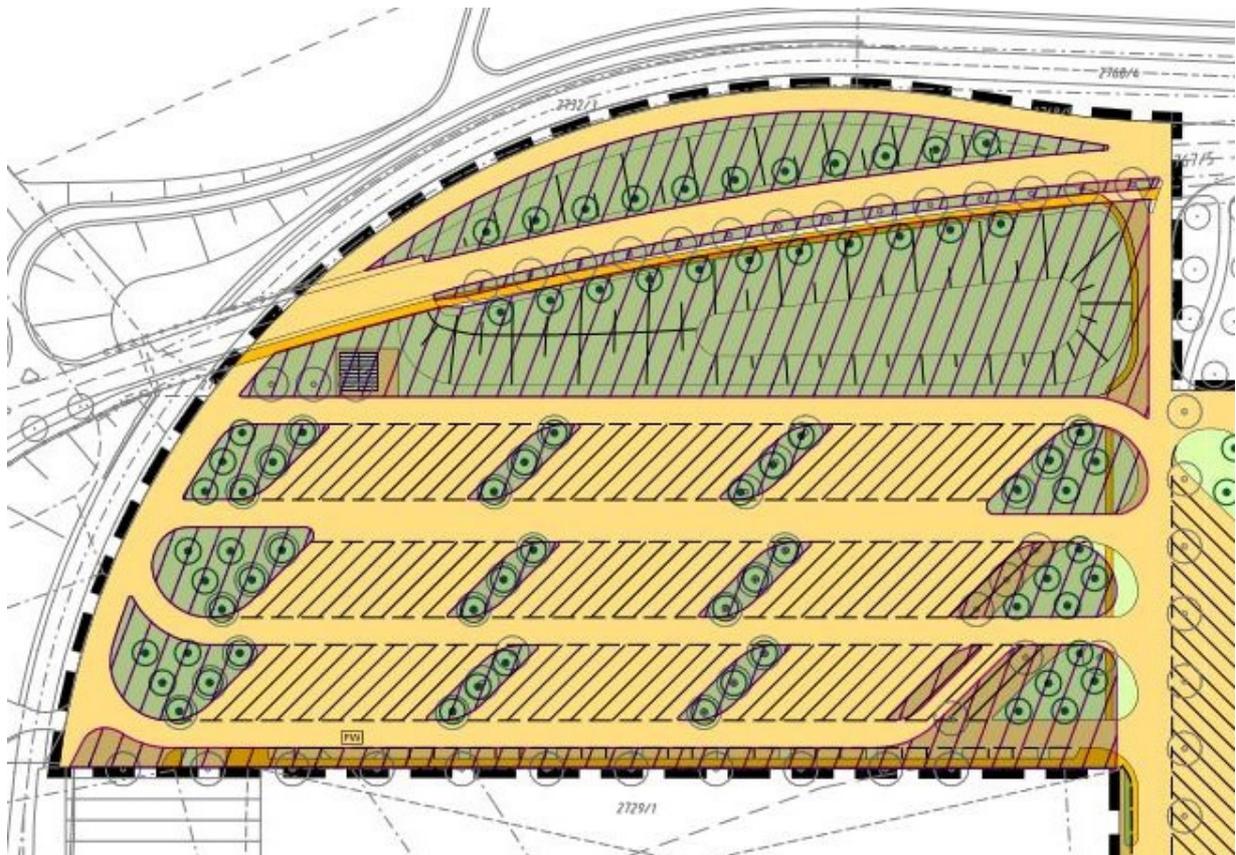
Nutzungsbedingt besitzt das Planungsgebiet keine nennenswerte Bedeutung für die Erholung. Im Südosten grenzt, abgetrennt durch einen Wall der Spielpark Nordwest an, welcher Bedeutung für das Wohnumfeld und die siedlungsbezogene Erholung besitzt.

4 Prognose Umweltauswirkungen bei Durchführung der Planung unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Minderung und Kompensation des Eingriffs

Folgende Änderungen in der Flächennutzung ergeben sich im Detail:

(Abbildungen und quantitative Angaben gemäß Bilanzierung durch pbb Architekten Ingenieure, 03.12.2016, Abbildung Bereich A genordert, ansonsten um 90° gegen Uhrzeigersinn gedreht)

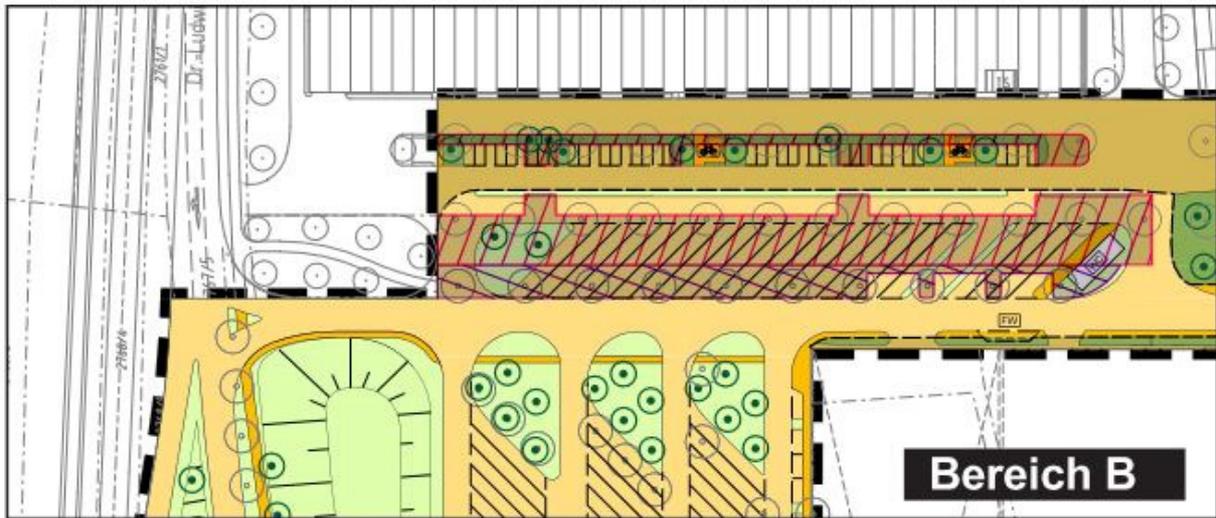
In den unten stehenden Abbildungen sind die Darstellungen des aktuellen Bebauungsplans mit den Darstellungen der bisher rechtswirksamen Bebauungspläne überlagert. Die aktuelle Planung wird dabei vollflächig dargestellt. Die bisher geplanten Grünflächen werden schraffiert dargestellt, differenziert nach Bebauungsplan: dunkellila die Grünflächen gemäß Bebauungsplan 114 M, dunkelrot die Grünflächen aus Bebauungsplan 114 J. Die bisher gemäß Bpl 114 J und Bpl 114 M geplanten Bäume werden durch einen leeren grauen Kreis markiert. Die wesentlichen Details zu den Änderungen werden nachfolgend bzw. unter 4.4 (zum Thema Bäume) beleuchtet.



Bereich A - Stellplätze LKW-Leitfläche

- Einkürzen der Grünflächen im NO zugunsten von Rasmussenstraße/ Gehweg bzw. Verlagerung
- Überplanung der Grünflächen am Südrand zugunsten von Fußweg und PKW-Stellflächen
- Verlagerung Gebäudefläche von Südost- an Nordwestrand des Stellplatzes
- Beid- statt einseitige Bepflanzung entlang der Dr.-Ludwig-Kraus-Straße

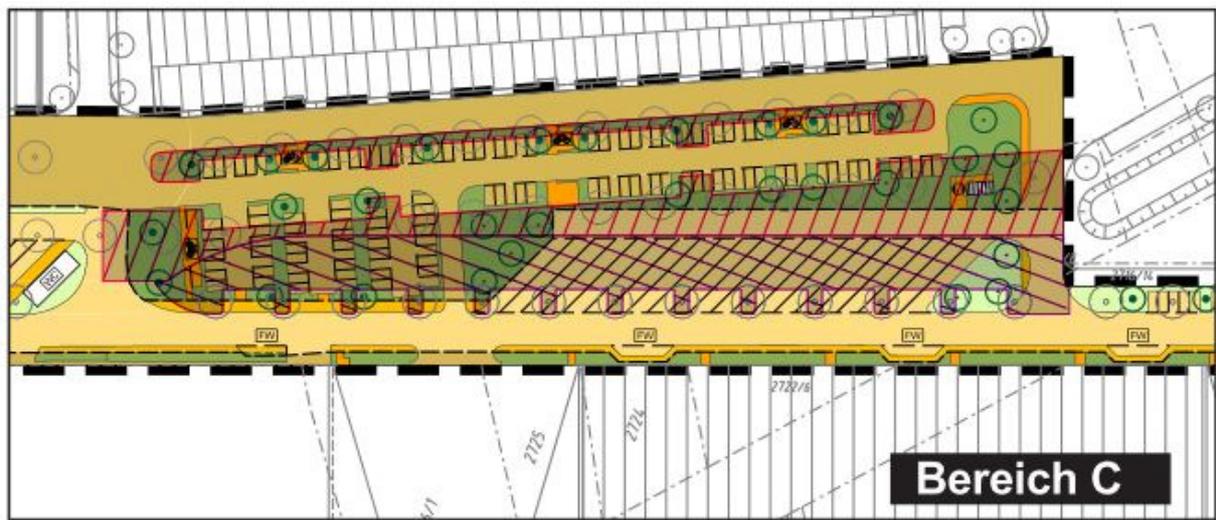
Ergebnis: Verringerung der Grünflächen um 2.293 m², 9 Bäume zusätzlich.



Bereich B - Stellplätze Halle O

- Errichtung LKW-Stellplätze anstelle bisher geplanter Grün- und Versickerungsflächen bzw. bereits errichteter PKW-Stellplätze im Westteil, WC
- Umstrukturierung PKW-Stellflächen vor Halle O (im Ostteil)

Ergebnis: Verringerung Grünflächen (incl. Versickerungsbereiche): um 2.594 m²,
Wegfall von 22 Bäumen



Bereich C - Stellplätze Halle N

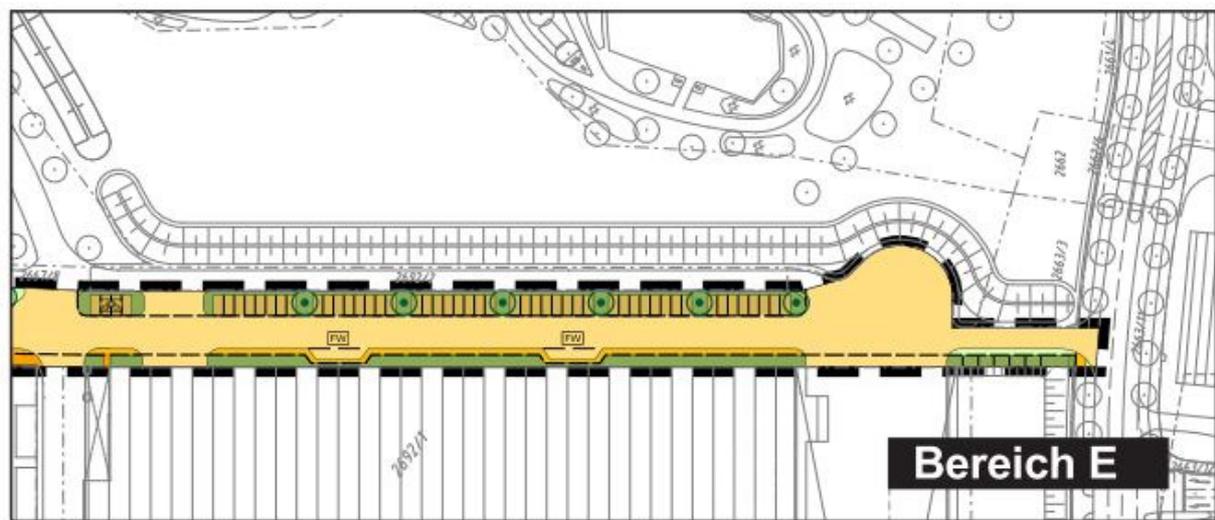
- Errichtung LKW-Stellplätze statt bisher geplanter Grün- und Versickerungsflächen bzw. bereits errichteter PKW-Stellplätze im Südwestteil, Anordnung PKW-Stellflächen im Nordwestteil
- Umstrukturierung PKW-Stellflächen vor Halle N (im Ostteil)

Ergebnis: Verringerung Grünflächen (incl. Versickerungsbereiche) um 2.950 m²,
Wegfall von 8 Bäumen



Bereich D - Stellplätze Halle S

- Geringfügige Umstrukturierung PKW-Stellflächen an Westseite der Rasmussenstraße
- Ergebnis: Erweiterung Grünflächen um 621 m²; Anzahl der Bäume unverändert



Bereich E - Stellplätze Halle T/ Verlängerung Rasmussenstraße nach Süden

- Verlängerung der Rasmussenstraße nach Süden, Einordnung Wendehammer und eingeschränkter Anschluss an Furtwänglerstraße, Überplanung bisheriger Bauflächen
- Anordnung PKW-Stellflächen an Westseite der Rasmussenstraße

Ergebnis: Erweiterung Grünflächen um 822 m², 6 Bäume zusätzlich

Planungsgebiet, gesamt

Ergebnis:

- Verringerung der Grünflächen um 6.494 m² (- 25 %)
- Verringerung der zu pflanzenden Bäume um 15 Stück (-10 %)

4.1 Schutzgut Boden

Der Bebauungsplan weist, wie bereits aufgezeigt, rund 6.500 m² weniger Grünflächen aus. Die betreffenden Flächen werden stattdessen als Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr benötigt. Für die Verlängerung der Rasmussenstraße nach Süden werden ca. 2.600 m² überplant (wobei hier bisher größtenteils Bauflächen ausgewiesen waren). Darüber hinaus wird das Stellplatzangebot für Lkw vergrößert, hierzu werden incl. Fahrgassen ca. 5.860 m² Grundfläche überplant. Diese stark beanspruchten Flächen müssen ebenfalls vollversiegelt werden, was für das Schutzgut Boden eine massive Einschränkung der Funktionen für den Naturhaushalt bewirkt. Die Stellflächen für die Pkw (ca. 3830 m²) können dagegen in versickerungsfähiger Form ausgebildet werden, damit kann die Bedeutung des Bodens für die Grundwasserneubildung großteils erhalten und der Eingriff in das Schutzgut Boden vermindert werden.

Der verbleibende Eingriff, der sich durch die gegenüber der Altplanung höheren Versiegelung bzw. Befestigungsgrad ergibt, ist von geringer - mäßiger Erheblichkeit und ist im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung durch geeignete zusätzliche Maßnahmen auf externer Ausgleichsfläche zu kompensieren.

4.2 Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer werden von der Planung des Baugebiets nicht betroffen. Ebenso wenig werden Trinkwasserschutzgebiete bzw. Überschwemmungsgebiete betroffen.

Durch zusätzliche Versiegelung geht im Planungsgebiet Fläche verloren, die bislang zur Versickerung und zur Grundwasserneubildung vorgesehen war. Der Bebauungsplan M weist für die Versickerung einen größeren Bereich zwischen Halle M und Halle S aus. Das ca. 6.350 m² Becken wurde bereits errichtet und erfüllt die ihr zugeordneten Funktionen für eine fachgerechte Behandlung des anfallenden Niederschlagswassers.

Durch die Verwendung versickerungsfähiger Beläge in den Bereichen, wo die Nutzung bzw. Belastung dies zulässt, kann der Eingriff in den Bodenwasserhaushalt verringert werden.

Vor diesem Hintergrund bleibt der zusätzliche Eingriff in den Wasserhaushalt von geringer bis mäßiger Erheblichkeit.

4.3 Schutzgut Klima/Luft

Die Planung betrifft ein Gebiet, das bzgl. Kleinklima und Lufthygiene durch die intensive Nutzung als Güterverkehrszentrum anlagen- wie betriebsbedingt deutlich vorgeprägt bzw. vorbelastet ist. Der vorliegende Bebauungsplan zielt auf eine optimierte Nutzung eines Teilbereichs ab. Der Bebauungsplan ermöglicht die Verringerung der bisher geplanten Grünflächen um ca. 25 % zugunsten von zusätzlichen Verkehrsflächen. Die verbleibenden Grünflächen werden im Gegenzug stärker zur Pflanzung von Großgrün genutzt. So nimmt die Zahl der zu pflanzenden Bäume nur um 15 Stück bzw. 10 % ab. Damit wird der wichtige Beitrag, welcher das Großgrün (über Beschattung, Luftfeuchte, Festlegung Luftschadstoffe) erfüllen kann, nur in begrenztem Umfang reduziert.

Positiv dürfte sich auch auswirken, dass durch die Planung eine Optimierung der Betriebsabläufe erreicht werden kann. Dadurch werden Belastungen, welche mit dem Stand in Warteschlangen bzw. an vorläufigen Abstellpositionen verbunden sind, vermieden.

Angesichts dessen bleibt der zusätzliche Eingriff in den Klimahaushalt und das Schutzgut Luft insgesamt von geringer Erheblichkeit.

4.4 Schutzgut Tiere und Pflanzen, ihre Lebensräume, Biodiversität

Die mit dem Bau der zusätzlichen Verkehrsflächen verbundenen Störungen können zur Vertreibung von im Planungsgebiet bislang vertretenen Tierarten führen. Für Baustelleneinrichtung und Lagerflächen kann die vorhandene Vegetation über die eigentlichen Bauflächen hinaus vorübergehend beeinträchtigt werden.

Die baubedingten Beeinträchtigungen sind angesichts der geringen Wertigkeit des Bestandes (GVZ) und der temporären Natur von geringer Erheblichkeit.

Für die zusätzlichen Verkehrsflächen wird Boden beansprucht, Lebensraum geht damit auf diesen Flächen verloren. Diesem Verlust an Lebensraum steht die intensivere Bepflanzung innerhalb der verbleibenden Grünflächen gegenüber. Laut bisher gültiger Bauleitplanung war rein rechnerisch ein Baum pro 171 m² zu pflanzen, laut vorliegendem Bebauungsplan kommt ein Baum auf 142 m² Grünfläche.

Es ist davon auszugehen, dass die intensive Flächennutzung, welche die bisher rechtswirksame Bauleitplanung ermöglicht hat, zur Folge hat, dass nur ein schmales Spektrum an ubiquitären bzw. störungstoleranten Pflanzen- und Tierarten im Planungsgebiet Lebensraum findet. Der vorliegende Bebauungsplan bringt eine Verringerung der Grünflächen um ca. 6.500 m² mit sich, dadurch wird der zur Verfügung stehende Lebensraum für die störungstoleranten Arten weiter verringert. Von nennenswerter Bedeutung als potenzieller Lebensraum dürften insbesondere zwei Elemente innerhalb des Geltungsbereichs sein: die größeren zusammenhängenden Grünflächen am Wall nördlich der LKW-Leitstelle und die im Planungsgebiet zu pflanzenden Bäume.

Die nördlich der Dr. Ludwig-Kraus-Straße gelegene Böschung wird völlig unverändert erhalten, die der Leitstelle zugewandte, südexponierte Böschung wird gegenüber der bisherigen Planung um lediglich 454 m² verkleinert. Dieser Flächenverlust von nicht ganz 7 % dürfte die Lebensraumfunktion der Grünfläche allenfalls marginal verringern. Das Gleiche gilt für die gemäß Bebauungsplan zu pflanzenden bzw. gepflanzten Bäume. Deren Anzahl nimmt im Vergleich zu den Grünflächen unterproportional, nämlich nur um 10 % (statt 25%), ab.

Vergleicht man die Gehölzpflanzungen, die gemäß der Bebauungspläne 114 J und 114 M zu pflanzen waren, mit denen, die der vorliegende Bebauungsplan als zu pflanzend festsetzt, lässt sich Folgendes feststellen:

Bereich A:

Die bisher am Südrand vorgesehene Baumreihe (11 Stck.) entfällt, ebenso 3 Stück am SW-Rand der nördlich der Leitstelle gelegenen Grünfläche. Im Gegenzug werden die LKW-Stellflächen insgesamt wesentlich stärker als bisher geplant durch Bäume gegliedert, statt der bisher festgesetzten 36 Stück wurden 54 gepflanzt, 3 dieser Bäume (Spitzahorn) müssen infolge der aktuellen Planung zugunsten des am Ostrand geplanten Gehwegs entfallen, dennoch nimmt hier die Anzahl der Bäume um 15 Stück deutlich zu. Ebenfalls stärker mit Bäumen bepflanzt wird die Grünfläche am Nordrand. Statt der zunächst ausschließlich am Südrand der Dr.-Ludwig-Kraus-Straße vorgesehenen Baumreihe (14 Stck.) ist eine beidseitige Begrünung der Straße geplant (doppelte Baumreihe mit insgesamt 22 Bäumen). Somit nimmt die Anzahl der zu pflanzenden Bäume im Bereich A insgesamt um 9 Stück zu. Die Bäume stocken dabei in größerer Anzahl zumeist in vergleichsweise groß bemessenen Grünflächen, dies ermöglicht vergleichsweise gute Wuchsbedingungen und gute Lebensraumfunktion.

Bereich B:

Im Bereich B im westlichen Vorfeld von Halle O wären gemäß bisher rechtswirksamer Bebauungsplanung 23 Bäume zu pflanzen: 10 davon sah der Bebauungsplan 114 M als Baumreihe am Ostrand der heutigen Rasmussenstraße vor; insgesamt 23 Bäume in zwei Reihen sollten gemäß Bebauungsplan 114 J den PKW-Parkplatz gliedern und durchgrünen.

Eine flexiblere und effektivere Ausnutzung der Stellflächen, die Einordnung von Zusatzfunktionen (u.a. Fahrradstellplätze) erforderten eine abweichende Anordnung der Verkehrs- und Grünflächen. Gepflanzt wurden bisher Linden entlang der Straße, sowie Spitzahorn, Platane und Robinie im Bereich der Stellplätze.

Als Folge der nun geplanten Einordnung von LKW-Stellplätzen (samt Fahrgassen und WC) müssen die straßenbegleitende Baumreihe entfallen (-10 Stück) und im Gebäudevorfeld zwischen den PKW-Stellflächen Bäume auf 11 Stück verringert werden. Damit ergibt sich für diesen Bereich insgesamt ein Rückgang um 12 Bäume.

Bereich C:

Im Bereich C im westlichen Vorfeld von Halle N wären gemäß bisher rechtswirksamer Bebauungsplanung 39 Bäume zu pflanzen: 13 davon sah der Bebauungsplan 114 M als Baumreihe am Ostrand der heutigen Rasmussenstraße vor; insgesamt 26 Bäume in zwei Reihen sollten gemäß Bebauungsplan 114 J den PKW-Parkplatz gliedern und durchgrünen. Eine flexiblere und effektivere Ausnutzung der Stellflächen, die Einordnung von Zusatzfunktionen (u.a. Fahrradstellplätze) erforderten eine abweichende Anordnung der Verkehrs- und Grünflächen. Gepflanzt wurden bisher v.a. Linden entlang der Straße, sowie v.a. Spitzahorn und Platane im Bereich der Stellplätze.

Als Folge der nun geplanten Einordnung von LKW-Stellplätzen (samt Fahrgassen) müssen innerhalb der straßenbegleitende Baumreihe 8 Bäume entfallen. Ansonsten werden zwar auch hier die Grünflächen gemäß der bisher rechtskräftigen Bebauungspläne umstrukturiert und verkleinert, die Anzahl der Bäume bleibt dabei jedoch gleich. Damit ergibt sich für den Bereich C insgesamt ein Rückgang um 8 Bäume.

Bereich D:

Im Bereich D werden die Stellplätze und damit auch die Baumstandorte anders angeordnet, ohne dass sich dabei die Anzahl der Bäume ändert. Gepflanzt wurde Spitzahorn.

Bereich E:

Der vorliegende Bebauungsplan sieht auf der Ostseite der nach Süden verlängerten Rasmussenstraße zwischen den zusätzlichen PKW-Stellplätzen insgesamt 6 zusätzliche Bäume vor.

Im Gesamtergebnis sämtlicher Änderungen nimmt die Zahl der im Planungsgebiet zu pflanzenden Bäume um 15 Stück ab, was lediglich 10 % der vormals geplanten Anzahl ausmacht. Hervorzuheben sind dabei die massierten Pflanzbereiche im Bereich A, die als solche innerhalb des ansonsten sehr stark genutzten Umfelds am ehesten geeigneten Lebensraum für Tierarten bereitstellen können. Da auch bei den Grünflächen die wertvollsten Teilflächen (Wallflächen im Bereich A) weitestgehend erhalten bleiben ist davon auszugehen, dass die anlagenbedingte Beeinträchtigung der Eignung des Planungsgebiets als Lebensraum für die heimische Tier- und Pflanzenwelt nur von geringer Erheblichkeit ist. Ähnlich sind die betriebsbedingten Auswirkungen zu beurteilen. Die Planung zielt ja weniger auf eine Intensivierung der Betriebsabläufe ab als auf deren effektivere Gestaltung.

4.5 Schutzgut Landschaft / Mensch: Orts- und Landschaftsbild und Erholungsfunktion

Die Planung zielt auf eine effektivere Ausnutzung bereits erschlossener Teile im Nordwesten des bestehenden Güterverkehrszentrums ab. Diese können bereits aufgrund der bisher rechtskräftigen Bebauungspläne intensiv genutzt werden. Infolge des vorliegenden Bebauungsplans entfallen Grünflächen in einer Größenordnung von ca. 6.500 m². In der Praxis hängt die Bedeutung der Grünflächen für das Ortsbild sowie für die Aufenthalts- und Erholungsqualität in

aller Regel weniger von der Fläche als von deren Bepflanzung ab. Insbesondere die Ausstattung mit Großgrün ist entscheidend für deren Wirkung auf das Ortsbild und die Aufenthalts- bzw. Arbeitsbedingungen. Dies gilt insbesondere dort wo die Kraftfahrzeuge (Pkw wie Lkw) das Gesamtbild prägen und Grünflächen in den Hintergrund drängen.

Im Planungsgebiet werden infolge der Planung die Grünflächen um ein Viertel reduziert, die verbliebenen Grünflächen werden jedoch intensiver mit Bäumen bepflanzte. Im Ergebnis davon nimmt deren Anzahl, wie bereits ausgeführt, nur um 10 % ab. Angesichts dessen können die Funktionen der Bepflanzung im Wesentlichen aufrechterhalten werden. Neben der Durchgrünung sind dabei vor allem auch die positiven Effekte des Großgrüns auf das Umfeld zu nennen. In diesem Zusammenhang ist die intensivere Bepflanzung am Nord- und am Nordwestrand hervorzuheben ebenso wie die Bepflanzung an der nach Süden verlängerten Rasmussenstraße. Die hier gepflanzten Bäume werden im Zusammenwirken mit dem hier angelegten Wallanlage für einen positiven Übergang zwischen der Halle T und dem östlich gelegenen Spielpark Nordwest sorgen.

Angesichts dessen bleiben die zusätzlichen Eingriffe, die sich als Folge der Planung für die Schutzgüter Landschaft bzw. Mensch ergeben, insgesamt von geringer Erheblichkeit.

4.6 Kultur- und Sachgüter

Nach den vorliegenden Unterlagen ist eine unmittelbare bzw. mittelbare Beeinträchtigung von Baudenkmälern nicht zu erwarten.

Bodendenkmäler sind nach heutigem Kenntnisstand im Planungsgebiet nicht bekannt.

Durch die optimierte Nutzung bereits erschlossener Flächen wird eine zusätzliche Beanspruchung von landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden.

5 Prognose Umweltauswirkungen bei Nicht-Durchführung der Planung

Die von der Planung betroffenen Flächen würden wie bisher als Pkw-Stellflächen bzw. Grünflächen genutzt. Die starke Beanspruchung der Schutzgüter Boden und Wasser sowie die geringe Bedeutung der Flächen als Lebensraum für die heimische Tier- und Pflanzenwelt sowie als Erholungsraum für den Menschen bliebe erhalten. Ebenso bestehen blieben die Belastungen, die mit der Überlastung der bestehenden LKW-Leitstelle verbunden sind.

6 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Berechnung gem. Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“

6.1 Vermeidungsmaßnahmen

Durch die Überplanung einer Binnenfläche, also einer Fläche die bereits zum Güterverkehrszentrum gehört, in Zukunft aber noch effektiver genutzt werden soll, werden Flächen im Außenbereich vor weiterer Beanspruchung bewahrt.

Im Planungsgebiet liegen nutzungsbedingt keine besonders schützenswerten bzw. geschützten Lebensräume vor. Die festgesetzten Maßnahmen zur Ein- und Durchgrünung des GVZ stellen ein geordnetes Ortsbild und eine gewisse Bedeutung als Lebensraum für die heimische Tier- und Pflanzenwelt sicher.

Durch die Beschränkung der zulässigen Versiegelung, durch die Verwendung versickerungsfähiger Beläge sowie die Vorkehrungen bzw. Vorgaben zur Behandlung des unverschmutzt anfallenden Oberflächenwassers wird der Eingriff in den örtlichen Wasserhaushalt minimiert.

6.2 Erforderliche Ausgleichsmaßnahmen

Die Planung betrifft eines Teils des GVZ, der aufgrund der rechtswirksamen Bebauungsplanung bereits heute sehr intensiv genutzt werden kann. Zur Optimierung der Betriebsabläufe in diesem Bereich sind u.a. die Einordnung zusätzlicher Lkw-Stellplätze und die Verlängerung der Rasmussenstraße erforderlich. Der vorliegende Bebauungsplan 114 O ersetzt dabei die Festsetzungen der Bebauungspläne 114 J und 114 M für das Planungsgebiet. Dabei werden die Art der baulichen Nutzung und der Gebietscharakter nicht grundsätzlich geändert. Das Planungsgebiet war bisher intensiv genutztes Gewerbegebiet und wird dies auch im Ergebnis der vorliegenden Planung bleiben. Nach dem einschlägigen Leitfaden ist es nach wie vor als Gebiet des Typs A mit hohem Versiegelungs- und Nutzungsgrads einzuordnen.

Im Zuge der vorliegenden Planung verringert sich aber der Anteil der Grünflächen im Planungsgebiet und die Anzahl der zu pflanzenden Bäumen. Beide Faktoren sind maßgeblich für die Durchgrünung, welche wiederum zu den Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen gehört.

Nach der Logik des Leitfadens ist der Umfang der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen entscheidend dafür, welcher Kompensationsfaktor innerhalb des vom Leitfaden vorgegebenen Bereichs als angemessen zu erachten ist.

Zur Ermittlung der angemessenen Kompensationsfaktoren wurden seinerzeit vom Gutachter im Umweltbericht folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aufgeführt:

- Großzügige Eingrünung der Verkehrsflächen, Baukörper und baulichen Anlagen
 - Naturnahe Gestaltung der öffentlichen Grünflächen
 - Sichtabschirmende Allee- und Gehölzpflanzungen zur Verminderung des Eingriffs in der für das Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild) entscheidenden Nah- und Mittelzone des Sichtraums der Vorhaben (Eingrünung der Hauptstraßen)
 - Baumüberstellung und Eingrünung von Stellplätzen und LKW-Parkplätzen
 - Vermeidung der Behinderung des Grundwasserabflusses durch Verzicht auf ein Kellergeschoss bei den GVZ II-Hallen
 - Rückhaltung des Niederschlagswassers in naturnah gestalteten Versickerungsmulden
 - Erhalt der Wasseraufnahmefähigkeit des Bodens durch Verwendung versickerungsfähiger Beläge
 - Bündelung von Straßen- und Gleisanlagen.
- (vgl. Ökoplan 2010, S. 65)

Mit Verweis auf diese Maßnahmen, mit dem Eingriffe vermieden bzw. verringert werden, wurde ein entsprechender Abschlag vom jeweils maximalen Kompensationsfaktor begründet. Für die Inanspruchnahme von Ackerflächen wurden somit beispielsweise 0,5 statt 0,6 angesetzt.

Betrachtet man obigen Maßnahmenkatalog genauer, so wird deutlich, dass die damals angesetzten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen im Großen und Ganzen nach wie vor verfolgt werden. Bedingt durch den Wegfall von Grünflächen ist die Eingrünung der Verkehrsflächen und baulichen Anlagen nicht mehr ganz so „großzügig“, zudem ist der Eingriff in die Schutzgüter Boden und Wasser durch die Zunahme der versiegelten und anderweitig befestigten Flächen höher als bisher. Der Spielraum für Vermeidungsmaßnahmen ist somit geringer als bei der bisherigen Planung: Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, erscheint es angemessen. für das Planungsgebiet den Kompensationsfaktor jeweils um 0,1 zu erhöhen.

Bedarfsberechnung gemäß Leitfaden zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

Ausgleichsfläche
Bedarf: Ab= 68.910 m ² x 0,1 = 6.891 m ² .
Nachweis auf Ökokontofläche (Fl.Nr. xxx, Gmkg. xxx)

Details zur Abgeltung des Ausgleichsbedarfs werden im weiteren Verfahren in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ergänzt.

7 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die angestrebte Optimierung der Betriebsabläufe im Bereich der LKW-Leitstelle und die Anbindung der Halle T kann am zweckmäßigsten durch ein Planungskonzept erreicht werden, wie es der vorliegende Bebauungsplan vorsieht. Eine sinnvolle oder ressourcenschonendere Alternative zu der hier angestrebten effektiveren Nutzung der Binnenflächen besteht nicht. Mit der Planung wird die zusätzliche Beanspruchung von Außenbereichs- bzw. landwirtschaftlichen Nutzflächen bewusst vermieden.

8 Beschreibung der Methodik und Hinweise auf mögliche Schwierigkeiten und Kenntnislücken

Als fachliche Grundlagen für die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen wurden die Unterlagen der rechtswirksamen Bebauungspläne 114 J und 114 M herangezogen, daneben auch Originalunterlagen der Fachbehörden wie z.B. die Bodenübersichtskarte oder die Abgrenzung wassersensibler Bereiche durch das Landesamt für Umwelt. Von weitergehenden Untersuchungen, z. B. von Flora und Fauna, kann in Anbetracht der geringen Empfindlichkeit des Standorts abgesehen werden. Die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen der Planung erfolgt verbal-argumentativ. Für die Bewertung sind i.d.R. vier Kategorien vorgesehen:

- Nicht betroffen
- Geringe Erheblichkeit
- Mäßige Erheblichkeit
- Hohe Erheblichkeit (vgl. Zusammenfassung 4.7).

Die quantitativen Aussagen basieren auf der Bilanzierung, die vom Planungsbüro pbb Architekten Ingenieure am 02.12.16 vorgelegt wurde sowie ergänzend dazu auf eigenen Erhebungen.

Die Ermittlung des zusätzlichen Bedarfs an Ausgleichsfläche basiert auf der im Leitfaden „Die Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ vorgeschlagenen Methodik.

9 Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen (Monitoring)

Eine entsprechende Kontrolle (Monitoring) der Entwicklung des Planungsgebiets im Turnus von 5-10 Jahren durch die Stadt Ingolstadt ermöglicht es der Stadt, eventuelle Fehlentwicklungen zu ermitteln und Gegenmaßnahmen einzuleiten. Besonderes Augenmerk ist dabei u.a. auf die Funktionsfähigkeit der benachbarten Rückhalte- und Versickerungsbereiche zu legen, diese ist insbesondere bei Starkregenereignissen zu überprüfen.

10 Zusammenfassung

Zur Optimierung der Betriebsabläufe im Bereich der LKW-Leitstelle ist die Einordnung zusätzlicher LKW-Stellplätze im westlichen Vorfeld der Hallen N und O geplant. Zudem pflegt der vorliegende Bebauungsplan die bereits realisierte Südverlängerung der Rasmussenstraße in die Bauleitplanung ein. Darüber hinaus dient der Bebauungsplan der Abgrenzung zwischen öffentlichen und privaten Stell- und Grünflächen, was jedoch für die Umweltprüfung per se unerheblich ist. Als Folge der Umstrukturierung der Stellflächen für Lkw und Pkw und der Verlängerung der Rasmussenstraße nimmt der Umgriff der Grünflächen um 25 % (6.500 m²) ab. Die verbleibenden Grünflächen werden intensiver als bisher geplant bepflanzt, so dass deren Anzahl insgesamt nur um 10 % (15 Stück) zurückgeht. Damit können die Hauptfunktionen der Grünordnung auch bei der vorliegenden Planung aufrechterhalten werden. Die Zunahme der Verkehrsflächen bringt aber einen erhöhten Eingriff in das Schutzgut Boden und einen entsprechend verringerten Spielraum für Verminderungsmaßnahmen mit sich. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, erscheint es angemessen, für das Planungsgebiet den Kompensationsfaktor jeweils um 0,1 zu erhöhen.

Damit ergibt sich für den vorliegenden Bebauungsplan ein zusätzlicher Bedarf an Ausgleichsfläche von rund 6.900 m². Details zur Abgeltung des Ausgleichsbedarfs werden im weiteren Verfahren in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ergänzt.