

**ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUM
FLÄCHENNUTZUNGSPLAN'99
TEILÄNDERUNG NR. 9**

Verfahrensstand: Feststellungsbeschluss

Juni 2004



Inhalt

I. Erläuterungsbericht

1. **Allgemeines**
 - 1.1 Anlass der Planung
 - 1.2 Lage im Raum
 - 1.3 Rechtsgrundlagen
 - 1.4 Verfahren
2. **Übergeordnete Planungen**
 - 2.1 Zielaussagen des Landesentwicklungsprogramms
 - 2.2 Darstellung im verbindlichen Regionalen Raumordnungsplan
 - 2.3 Raumordnerischer Entscheid, Zielabweichungsverfahren
 - 2.4 Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen
3. **Fachrechtliche Schutzgebiete**
4. **Beschreibung des Vorhabens**
 - 4.1 Art und Umfang, Bedarf an Grund und Boden
 - 4.2 Räumlicher Einzugsbereich
 - 4.3 Verkehrsaufkommen
 - 4.4 Verkehrserschließung
 - 4.4.1 Straßenverkehr
 - 4.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr
5. **Auswirkungen des Vorhabens auf die Siedlungs- und Infrastruktur**
 - 5.1 Auswirkungen auf die Siedlungs- und Infrastruktur innerhalb und im näheren Umfeld des Planungsgebiets
 - 5.2 Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Stadt Ludwigshafen
 - 5.3 Auswirkungen auf den Einzelhandel in den Umlandgemeinden
 - 5.4 Auswirkungen auf den Einzelhandel im weiteren Einzugsgebiet
6. **Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt**
 - 6.1 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens
 - 6.1.1 Natur und Landschaft
 - 6.1.2 Lärmbelastung
 - 6.1.3 Luftschadstoffbelastung
 - 6.2 Beschreibung der zu erwartenden nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens
 - 6.2.1 Auswirkungen auf Natur und Landschaft
 - 6.2.2 Lärmbelastung
 - 6.2.3 Luftschadstoffbelastung

6.3 Beschreibung der Maßnahmen, mit denen nachteilige
Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden
sollen.

6.3.1 Vermeidung, Minderung und Ausgleich nachteiliger
Umweltauswirkungen auf Natur und Landschaft

6.3.2 Lärmschutz

7. **Geprüfte Vorhabensalternativen**

8. **Abwägung der öffentlichen und privaten Belange**

9. **Zusammenfassung**

Literatur

1. Allgemeines

1.1 Anlass der Planung

Aus der Handels- und Gaststättenzählung der Stadt Ludwigshafen von 1993 sowie der Analyse der Versorgungsposition des Einzelhandels in der Region Rheinpfalz durch die Planungsgemeinschaft Rheinpfalz ergab sich, das Ludwigshafen trotz seiner Einstufung als Oberzentrum in den neunziger Jahren eine äußerst schwach ausgeprägte Einzelhandelsstruktur besaß. Zur Stärkung der oberzentralen Funktion Ludwigshafens sowie zur Verbesserung der bislang unzureichenden Kaufkraftbindung strebt die Stadt Ludwigshafen daher eine nachhaltige Stärkung des Einzelhandels an. Die Einzelhandelskonzeption von 1996 leitete die Neuausrichtung ein. Das neue Nebenzentrum für großflächigen Einzelhandel im Sondergebiet „Westlich B9“ ist ein Teil davon. Die Kaufkraftbilanz ist inzwischen nicht mehr negativ sondern ausgeglichen, damit ist aber weiterhin Handlungsbedarf für das Oberzentrum gegeben. Daher sollen mit der fortgeschriebenen Konzeption zum Einzelhandel aus dem Jahre 2003 die begonnene Strategie zur Erhöhung der Einzelhandelszentralität fortgesetzt und dabei gezielt einzelne Angebotslücken geschlossen werden.

Die Ergebnisse der von der Stadtverwaltung Ludwigshafen durchgeführten Einzelhandelsuntersuchungen haben aufgezeigt, dass insbesondere der Besatz mit der Betriebsform SB-Warenhaus in Ludwigshafen ein markantes Defizit darstellt. Gerade in diesem Sektor geht der Stadt trotz des neuen SB-Warenhauses im Walzmühlzentrum weiterhin viel Kaufkraft an die umgebenden SB-Warenhäuser in Mutterstadt, Frankenthal und Bobenheim sowie auch an SB-Warenhäuser auf der rechtsrheinischen Seite verloren.

SB-Warenhäuser sind aufgrund ihrer speziellen Betriebsform und des damit verbundenen Flächenbedarfs regelmäßig nicht in Innenstädten angesiedelt. Das SB-Warenhaus im Walzmühlzentrum stellt durch seine für diesen Typus unübliche Zentrumslage eine positive Besonderheit dar, kann aber aus diesem Grunde offenkundig keine nennenswerten Kundenanteile aus den äußeren Stadtteilen Ludwigshafens oder gar aus dem Umland anziehen.

Auch im Bereich der Fachmärkte bestehen in verschiedenen Segmentsbereichen erhebliche Defizite in der Stadt Ludwigshafen sowohl in Hinblick auf den Angebotsumfang als auch auf die Kaufkraftbindung.

Daher besteht seitens der Stadt Ludwigshafen das Interesse zur Ansiedlung eines weiteren SB-Warenhauses sowie von Fachmärkten in den bislang nicht ausreichend vorhandenen Segmentsbereichen. Eine geeignete Fläche zur Umsetzung dieser Zielsetzung steht im Bereich des Gewerbegebietes "Westlich B 9" im Stadtteil Oggersheim zur Verfügung.

Die Fa. HBB Gewerbebau Projektgesellschaft Ludwigshafen mbH & Co. KG aus Lübeck beabsichtigt in Umsetzung der städtischen Zielsetzungen im Gewerbegebiet "Westlich B 9" die Entwicklung eines Fachmarktzentrums mit einem SB-Warenhaus und angegliederten Fachgeschäften.

Da die geplante Hauptnutzung SB-Warenhaus ebenso wie einige der ergänzenden Nutzungen ein zentrenrelevantes Sortiment führen, widerspricht die Planung den Aussagen des Flächennutzungsplans'99, der Sonderbaufläche für großflächigen, nicht zentrenrelevanten Einzelhandel darstellt.

Gemäß §8 (2) BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Die Schaffung von Baurecht für das geplante Vorhaben auf der Grundlage eines Bebauungsplanes kann daher nur erfolgen, wenn auch die Darstellung der Sonderbaufläche im Flächennutzungsplan insoweit geändert wird, dass für den Geltungsbereich auch zentrenrelevante Sortimente zulässig sind.

Dies erfolgt im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB.

1.2 Lage im Raum

Die Stadt Ludwigshafen mit ihren ca. 165.000 Einwohnern liegt im Zentrum der nördlichen Oberrheinischen Tiefebene am Rhein gegenüber der Neckarmündung und der Stadt Mannheim. Sie gehört zum Rhein-Neckar-Raum, dem siebtgrößten Verdichtungsraum Deutschlands.

Landesplanerisch ist Ludwigshafen als Oberzentrum der Region Rheinpfalz ausgewiesen. Die Region Rheinpfalz umfasst den Raum der Landkreise Ludwigshafen, Bad Dürkheim, Südliche Weinstraße und Germersheim sowie die kreisfreien Städte Neustadt, Speyer, Frankenthal und Germersheim sowie bedingt die Stadt Worms (Oberzentrum mit Teilfunktion).

Innerhalb der Stadt Ludwigshafen befindet sich das Planungsgebiet im Stadtteil Oggersheim. Vom eigentlichen Siedlungsbereich Oggersheims ist das Gewerbegebiet "Westlich B 9" jedoch durch die vierspurig ausgebaute, autobahnähnliche B 9 getrennt.

Das Gewerbegebiet "Westlich B 9" liegt in ca. 6,5 km Entfernung von der Innenstadt. Es wird im Norden durch die Dürkheimer Straße (L 527), im Süden durch die Trasse der Rhein-Haardtbahn bzw. die unmittelbar daran anschließende Autobahn A 650 Ludwigshafen - Bad Dürkheim begrenzt. Die westliche Begrenzung bildet die Gemarkungsgrenze zwischen Oggersheim und Ruchheim; die östliche Begrenzung erfolgt durch die B 9.

Im Gewerbegebiet "Westlich B 9" haben sich verschiedene, in ihrer Sortimentstruktur überwiegend nicht zentrenrelevante Fachmärkte angesiedelt, u.a. zwei Baumärkte, ein Gartencenter, ein Pflanzenmarkt, zwei Möbelmärkte, ein Teppichmarkt, ein Fahrradfachmarkt ein Zoofachgeschäft, aber auch die Metro und ein Sportfachmarkt. Die Erschließung des Gewerbegebietes erfolgt durch die zentral verlaufende Oderstraße sowie durch die Saalestraße, die die unmittelbare Anbindung an die B 9 herstellt.

Die Planungsfläche befindet sich im nordwestlichen Teil des Gewerbegebietes und umfasst die Flurstücke 3519 und 3504. Es wird begrenzt

- im Norden durch den Metro-C+C-Markt
- im Osten durch die westliche Straßenbegrenzungslinie der Oderstraße
- im Süden durch den Affengraben
- im Westen durch die angrenzende öffentliche Grünfläche.

Die Flächengröße des Planungsgebietes beträgt ca. 5 ha.

Das Planungsgebiet wird zur Zeit noch intensiv landwirtschaftlich genutzt und stellt sich als ausgeräumte Agrarflur dar.

1.3 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141, zuletzt geändert am 23.07.2002)
-
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132, zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993, BGBl. I S. 466)
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58)
- Landespflegegesetz (LPflG) in der Fassung vom 05.02.1979 (GVBl. S. 365), zuletzt geändert am 30.11.2000 (GVBl. S. 504)
- Gemeindeordnung (GemO) in der Fassung vom 31.01.1994 (GVBl. S. 153), zuletzt geändert am 30.11.2000 (GVBl. S. 504)

1.4. Verfahren

Zur Realisierung des geplanten Fachmarktzentnums ist aufgrund der Größe und der möglichen Auswirkungen auf die räumliche Ordnung ein mehrstufiges Genehmigungsverfahren erforderlich:

1. Durchführung eines Raumordnungsverfahren gemäß § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) bzw. § 18 des Landesplanungsgesetzes (LPIG) mit integriertem Zielabweichungsverfahren nach § 11 ROG bzw. § 13 Abs. 6 LPIG
2. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Ludwigshafen
3. Änderung des Bebauungsplanes
4. Baugenehmigungsverfahren

Die Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens ergibt sich aus der Raumordnungsverordnung (RoV), nach der für die "Errichtung von Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben" (§ 1 Nr. 19 RoV), ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden soll, wenn das Projekt oder die Maßnahme im Einzelfall raumbedeutsam ist und überörtliche Bedeutung hat.

Die Notwendigkeit zur Änderung des Flächennutzungsplanes ergibt sich aus den Anpassungen hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung.

| Verfahrensschritt | Datum |
|--|--------------------|
| Behandlung im Ortsbeirat | 12.02.2003 |
| Aufstellungsbeschluss (gem. § 2 (1) BauGB) | 24.02.2003 |
| Frühzeitige Bürgerbeteiligung | 14.05.- 28.05.2003 |
| Erörterungstermin | 22.05.2003 |
| Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (gem. § 4 BauGB) | 25.03.-30.04.2004 |
| Offenlagebeschluss | 29.03.2004 |
| Offenlage (gem. § 3 (2) BauGB) | 26.04.-25.05.2004 |
| Behandlung im Ortsbeirat | 23.06.2004 |
| Feststellungsbeschluss | 12.07.2004 |

2. Übergeordnete Planungen

2.1 Zielaussagen des Landesentwicklungsprogrammes

Das Landesentwicklungsprogramm III (LEP III) wurde mit Verordnung vom 27.06.1995 für verbindlich erklärt.

Die Stadt Ludwigshafen liegt laut Landesentwicklungsprogramm III im hochverdichteten Raum. Diese Räume sollen als Motor für die künftige Entwicklung des Landes dienen. Dazu soll unter Schonung der Freiräume eine möglichst qualitative Weiterentwicklung der Siedlungsflächen für Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und Verkehr erfolgen, die die Funktionsfähigkeit dieser Räume sicherstellt.

Als Oberzentrum im Netz zentraler Orte ist Ludwigshafen außerdem Standort und Agglomerationsraum hochwertiger spezialisierter Einrichtungen im wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und politischen Bereich mit weiträumiger Ausstrahlung und Verknüpfungspunkt großräumiger und regionaler Verkehrssysteme.

Ludwigshafen ist im Landesentwicklungsprogramm III als bestehender landesweit bedeutsamer Gewerbestandort ausgewiesen, d.h. hier sollen prioritär neue Gewerbeansiedlungen stattfinden, möglichst im Zusammenhang mit bereits bestehenden Standorten.

Im speziellen leistet der Einzelhandel laut Landesentwicklungsprogramm III einen wesentlichen Beitrag zur Funktionsfähigkeit zentraler Orte. Deshalb sollen großflächige Einzelhandelsbetriebe (mehr als 1.200 m² Geschossfläche) nur in zentralen Orten, und solche Betriebe mit mehr als 2.000 m² Geschossfläche nur in Mittel- oder Oberzentren angesiedelt werden (Konzentrationsgebot). In der Regel sollen großflächige Einzelhandelsbetriebe nur in engem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den zentralen Einkaufsbereichen der Standortgemeinde errichtet werden (städtebauliches Integrationsgebot). Großflächige Fachmärkte mit nicht innenstadtrelevanten Sortimenten können im Einzelfall vom Integrationsgebot ausgenommen und bei Bedarf auch im Funktionsraum des zentralen Ortes angesiedelt werden, wenn sie sich in die Siedlungsstruktur der entsprechenden Gemeinde einpassen.

Durch die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe dürfen weder die Funktionen benachbarter zentraler Orte und ihrer Funktionsbereiche noch die wohnungsnaher Versorgung in der Standortgemeinde beeinträchtigt werden. Die genannten raumordnerischen Ziele und Grundsätze gelten auch für Agglomerationen nichtgroßflächiger Einzelhandelsbetriebe. Außerhalb von Kerngebieten müssen großflächige Einzelhandelsbetriebe in für sie festgesetzten Sondergebieten untergebracht und in das örtliche bzw. regionale ÖPNV-Netz eingebunden werden.

Das geplante Fachmarktzentrum entspricht grundsätzlich aufgrund der Lage im Oberzentrum den Zielvorgaben des LEP III. Allerdings steht der kleinräumige Standort - zumindest soweit innenstadtrelevante Sortimente mit angeboten werden - nicht in Einklang mit dem städtebaulichen Integrationsgebot. Daher wurde von der Stadt Ludwigshafen parallel zum Raumordnungsverfahren bei der zuständigen Landesplanungsbehörde ein Zielabweichungsverfahren nach § 11 ROG bzw. § 8 Abs. 3 LPlG beantragt. Das Ergebnis dieser raumordnerischen Prüfung ist in Kap. 2.4 dargelegt.

2.2 Zielaussagen Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz

Im RROP aus dem Jahr 2002, verbindlich seit 2004, ist Ludwigshafen als Oberzentrum im Verdichtungsraum ausgewiesen. Das Einzugsgebiet umfasst die gesamte Region Rheinpfalz, die sich zwischen Pfälzer Wald und Rhein einerseits und Rheinhessen und der französischen Grenze andererseits erstreckt.

Zur Einzelhandelsentwicklung werden folgende Zielaussagen getroffen:

Großflächige Einzelhandelsbetriebe Einkaufszentren und sonstige großflächige Handelsbetriebe für Endverbraucher sind nur in zentralen orten zulässig (Konzentrationsgebot). Betriebe mit mehr als ca. 2.000 m² Geschossfläche kommen nur für Mittel- oder Oberzentren in Betracht.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe Einkaufszentren und sonstige großflächige Handelsbetriebe für Endverbraucher sind in engem räumlichen und funktionalen Zusammenhang (Städtebauliches Integrationsgebot) mit den zentralen Einkaufsbereichen der Standortgemeinde zu verbinden.

Großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit nicht innenstadtrelevanten Sortimenten (vorrangig Möbelmärkte, Bau- und Heimwerkermärkte, Gartenzentren, Automärkte) können im Einzelfall vom städtebaulichen Integrationsgebot ausgenommen werden. Dabei darf die Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungskerns der Standortgemeinde nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

In der Plandarstellung des RROP ist das Planungsgebiet als „Siedlungsfläche Industrie, Dienstleistungen - Bestand“ dargestellt.

2.3 Raumordnerischer Entscheid und Zielabweichungsverfahren

Im Entscheid zum Zielabweichungsverfahren wird das geplante Vorhaben gemäß der Beschreibung in Kapitel 4 mit der zentralörtlichen Funktion des Oberzentrums Ludwigshafen als grundsätzlich vereinbar eingestuft. Die Abweichung vom städtebaulichen Integrationsgebot wird zugelassen.

Dabei wird auch klargestellt, dass die Stadt Ludwigshafen ein breites und ausreichendes Einzelhandelsangebot vorhalten muss, um die ihr zugewiesene überörtliche Versorgungsfunktion erfüllen zu können. Es wird ausdrücklich anerkannt, dass das geplante SB-Warenhaus in seiner vorgesehenen Größenordnung zu einer Minderung des Kaufkraftabflusses beitragen kann.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens hat die Stadt Ludwigshafen bereits gegenüber den ursprünglich angestrebten Sortimenten Abstriche vorgenommen, und verzichtet in seinen Bauleitplanverfahren auf die planungsrechtliche Zulassung eines Discountermarktes und eines Drogeriefachmarktes, sowie auf einen Spielwarenfachmarkt und einen Baby- und Kleinkinderfachmarkt.

Das Raumordnungsverfahren wurde nach Abschluss des Zielabweichungsverfahrens durch die Obere Landesplanungsbehörde mit Entscheid vom 08.06.2004 abgeschlossen.

Gemäß dem raumordnerischen Entscheid ist die Errichtung eines SB-Warenhauses mit Fachmärkten in Ludwigshafen-Oggersheim im Gewerbegebiet „Westlich B 9“ mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar, wenn verschiedene Auflagen Berücksichtigung finden. Für die Inhalte des Bebauungsplanes maßgebend sind dabei folgende Auflagen, an die sich der Bebauungsplan gemäß § 1 (4) BauGB anpassen muss:

1. Die Gesamtverkaufsfläche des geplanten Projekts darf 15.000 m² nicht überschreiten.
2. Die vorgesehenen Einzelhandelsbetriebe dürfen folgende Verkaufsflächen nicht überschreiten:

| | |
|--|-----------------------|
| SB-Warenhaus | 10.000 m ² |
| zuzüglich Shopzone | 500 m ² |
| Unterhaltungselektronikfachmarkt | |
| 1.250 m ² | |
| Fachmarkt für Betten, Matratzen, entsprechende Heimtextilien | 700 m ² |
| Fachmarkt für Autoersatzteile | 650 m ² |

Eine weitere Vorgabe des raumordnerischen Entscheids ist eine Begrenzung der zusätzlichen zentrenrelevante Sortimente, die sich in Zusammenhang mit alternativ bzw. ergänzend geplanten Fachmärkten ergeben könnten.

Im Flächennutzungsplan ist der Geltungsbereich als Sonderbaufläche „Großflächiger Einzelhandel“ darzustellen.

Die sonstigen Auflagen beziehen sich auf Belange der Erschließung, des Bebauungsplanverfahrens sowie der Denkmalpflege.

Analog zu den Vorgaben des Zielabweichungsverfahrens wird zur mittel- bis langfristigen Sicherung der Funktionsfähigkeit der Innenstadt angeregt, gemeinsam

4. Beschreibung des Vorhabens

4.1 Art und Umfang, Bedarf an Grund und Boden

Auf dem insgesamt ca. 51.000 m² großen Grundstück soll ein Vorhaben mit 15.000 m² Verkaufsfläche realisiert werden.

Außer den bereits zum jetzigen Zeitpunkt zulässigen, nicht zentrenrelevanten Betriebstypen, sollen folgende zentrenrelevanten Einzelhandelsnutzungen zulässig sein:

Demnach werden folgenden Betriebstypen/Angebotsformen zugelassen

- | | |
|---|--|
| - SB-Warenhaus | maximal 10.000 m ² Verkaufsfläche |
| - Fachmarkt für Unterhaltungselektronik | maximal 1.250 m ² Verkaufsfläche |
| - Fachmarkt für Bettwaren/Matratzen | maximal 700 m ² Verkaufsfläche |
| - Fachmarkt für Autoersatzteile | maximal 650 m ² Verkaufsfläche |

Geplant wird zudem eine Shopzone, allerdings nur bis zu einer Gesamteinzelhandelsverkaufsfläche von 500 m² und einem Gastronomie- und Dienstleistungsanteil von maximal 1.500 qm. Gegenstand der Planung sind ebenfalls bis zu 2000 m² Geschossfläche für Anlagen für Sport. Damit wird eine Arrondierung des Angebotes entsprechend der Nachfrage, wie sie in SB-Warenhäusern bzw. deren Umfeld regelmäßig gegeben ist, ermöglicht.

Die Nutzungen innerhalb der Shopzone sind nicht abschließend definiert, üblich sind jedoch Backwarenschop, Bistro, Tabak/Lottoannahme, Frisör, Reisebüro, Blumen, Schuh-/Schlüsseldienst, Reinigung, Cafeteria etc. Mit diesen Angeboten soll das Gesamtangebot des SB-Warenhauses abgerundet werden. Aufgrund der geringen zulässigen Verkaufsfläche innerhalb der Shopzone sind negative Auswirkungen auf die Innenstadt bzw. auf die Stadtteilzentren nicht zu befürchten.

Mit der Eröffnung von Auswahlmöglichkeiten für die zulässigen Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Planungsgebietes wird jedoch sichergestellt, dass auch mittel- bis langfristig bei Änderungen der Einzelhandelsnachfrage ausreichend zulässige Ansiedlungsspielräume bestehen.

Gegenüber dem Raumordnungsantrag werden die Angebotsformen Drogeriemarkt und Lebensmitteldiscounter nicht mehr berücksichtigt. Reduziert ist auch die zulässige Verkaufsfläche für einen Elektromarkt von 2.700 m² auf 1.250 m².

Ebenfalls nicht in die Planung mit aufgenommen werden die Fachmärkte für Spielwaren und für Baby- und Kleinkinderbedarf.

Für PKW-Kunden sind ca. 800 Stellplätze zur gemeinsamen Nutzung vorgesehen, die den Fachmärkten primär eingangsbezogen im östlichen Grundstücksteil vorgelagert platziert werden sollen. Die LKW-Anlieferung soll rückwärtig entlang der westlichen und südlichen Grundstücksgrenze erfolgen. An der westlichen und

südlichen Grundstücksgrenze sowie an der östlichen Grenze als Abstandsflächen zur Oderstraße sind Grünstreifen vorgesehen.

4.2 Räumlicher Einzugsbereich

Für die Planung wurde ein Einzelhandelsgutachten der Hamburger Gesellschaft für Handels-, Standort- und Immobilienberatung mbH (gesa) erarbeitet. Das Gutachten grenzt den Einzugsbereich wie folgt ab:

Aufgrund der

- topographischen Lage Ludwigshafens und des Umlands,
- der Verkehrserschließung des Standortes und der Umgebung und
- der vorhandenen und, soweit absehbar, der wahrscheinlichen zukünftigen Einzelhandelsstruktur der weiteren Umgebung

werden in der Potenzial- und Wirkungsanalyse der gesa verschiedene Zonen des Einzugsgebiet abgegrenzt, die jeweils ein homogenes erreichbares Kaufkraftpotential umfassen. Mit zunehmender Entfernung und zunehmender Nähe zu anderen Einzelhandelsangeboten wird das erreichbare Kaufkraftpotential geringer.

Für das Stadtgebiet Ludwigshafen:

- Zone 1: Stadtteile Oggersheim und Ruchheim (bis 3 km Entfernung zum Standort)
- Zone 2: Die sich an Zone 1 anschließenden Stadtteile (bis 7,5 km Entfernung)
- Zone 3: Das restliche zentrale Ludwigshafener Stadtgebiet (bis 7 km Entfernung)

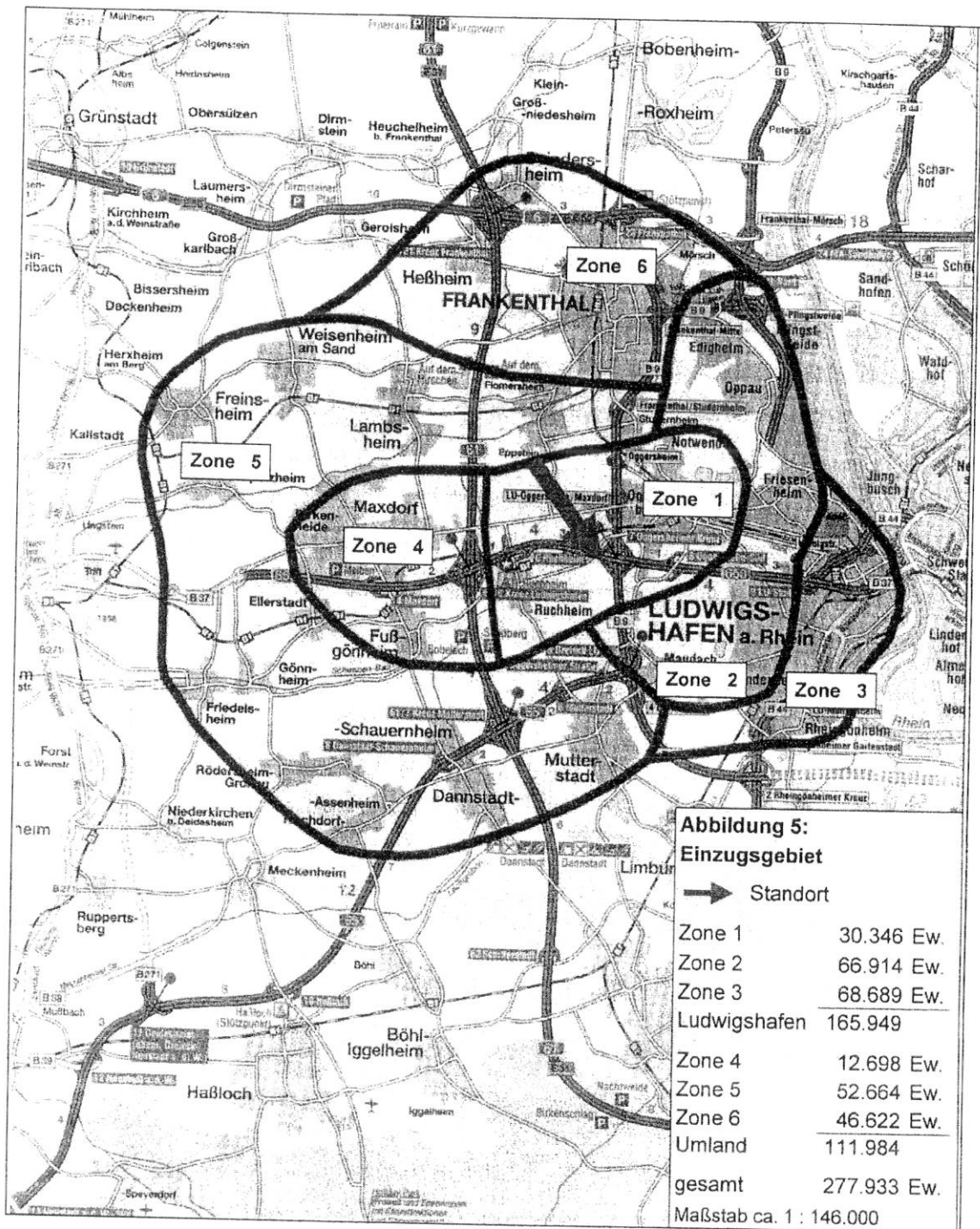


Abb. 1: Einzugsgebiet mit den einzelnen Marktzone. Aus gesa, 2003

Für das Umland:

- Zone 4: VG Maxdorf (Entfernung bis 7 km)
- Zone 5: Südliche Stadtteile von Frankenthal sowie Teile der Kreise Ludwigshafen und Bad Dürkheim

- Zone 6: Restgebiet der Stadt Frankenthal sowie Teile der VG Heßheim

Das Kerneinzugsgebiet umfasst insgesamt ca. 280.000 Einwohner, wobei annähernd 166.000 Einwohner (entspricht ca. 60 % des Gesamteinwohnerpotenziales) aus der Stadt Ludwigshafen stammen.

Über das Kerneinzugsgebiet hinaus sind aus den angrenzenden Gebieten laut gesa Streuumsätze zu erwarten, die aber gering und marktanteilmäßig nicht quantifizierbar sind. Eine Berücksichtigung erfolgt bei der Umsatzschätzung in Form eines externen Zuflusses.

4.3 Verkehrserschließung

4.3.1 Straßenverkehr

Das Planungsgebiet wird unmittelbar von der Oderstraße erschlossen, die in Nord-Süd-Richtung durch das gesamte Gewerbegebiet „Westlich der B 9“ führt. Über die Oderstraße besteht Anschluss an die überörtlichen Verbindungen Dürkheimer Str. im Norden (nach Maxdorf und LU) und Ruchheimer Str. im Süden (LU-Ruchheim und LU-Oggersheim). An der Dürkheimer Str. in unmittelbarer Nähe zum Gewerbegebiet liegt eine Anschlussstelle der autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße 9, die die Anbindung Richtung Frankenthal im Norden und LU-Süd im Süden bildet. Entlang des Gewerbegebiets besteht eine weitere einseitige Anbindung an die B 9 von Norden und nach Süden, die über die Saalestraße unmittelbar südlich des Planungsgebiets auf die Oderstraße mündet. Über die B 9 besteht schließlich ca. 500 m südlich des Gewerbegebiets Anschluss an die großräumige Achse der Autobahn A 650, die das Zentrum Ludwigshafen mit der A 61 und dem Raum Bad Dürkheim verbindet.

4.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Planungsgebiet ist derzeit durch die Rhein-Haardt-Bahn mit ihrer Haltestelle Oggersheim-westlich B 9 sowie durch die Buslinie 172 (Haltestelle Oderstraße) erschlossen.

Die Rhein-Haardt-Bahn Ludwigshafen - Maxdorf - Bad Dürkheim verkehrt an Werktagen fast durchgängig im 30-Minuten-Takt, an Samstagen im Stundentakt. Die fußläufige Entfernung zwischen Planungsgebiet und der Haltestelle Westlich B 9 beträgt ca. 450 m; das Planungsgebiet befindet sich noch im fußläufigen Einzugsbereich dieser Haltestelle.

Die Buslinie 172 zwischen Ruchheim und Oggersheim-Melm mit Umsteigemöglichkeiten Richtung Ludwigshafen-Innenstadt am Hans-Warsch-Platz (Straßenbahnlinie 4) verkehrt im Halbstundentakt. Die fußläufige Entfernung

zwischen Planungsgebiet und der derzeitigen Haltestelle Oderstraße beträgt ca. 300 m.

Langfristig angedacht ist zudem, einzelne Fahrten der Straßenbahnlinie 4 von Oggersheim bis nach Ruchheim zu verlängern. Die Taktfrequenz im Bereich der Haltestelle Westlich B 9 würde sich damit etwa auf einen 15 -Minuten-Takt verdichten.

5. Auswirkungen des Vorhabens auf die Siedlungs- und Infrastruktur

Durch das geplante Vorhaben sind Auswirkungen auf die Siedlungs- und Infrastruktur denkbar, insbesondere durch Veränderungen von Käuferströmen sowie Veränderungen im Verkehrsaufkommen.

5.1 Auswirkungen auf die Siedlungs- und Infrastruktur innerhalb und im näheren Umfeld des Planungsgebietes

• Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen des geplanten Fachmarktzentrams wurde in der verkehrstechnischen Stellungnahme des Ingenieurbüros Masuch+Olbrisch (April 2003) auf Basis von Kunden-, Beschäftigten- und Lieferverkehrsansätzen pro m² Verkaufsfläche ermittelt. Dabei wurde von einem SB-Warenhaus mit 10.000 m² Verkaufsfläche und ergänzenden Sortimenten mit 4.950 m² Verkaufsfläche ausgegangen; die Art der ergänzenden Sortimente ist aus verkehrstechnischer Sicht für die Beurteilung der künftigen Verkehrssituation nicht maßgebend.

Durch die Organisation der einzelnen Märkte in einem Fachmarktzentrum und die Wechselwirkungen mit den bereits bestehenden Marktbereichen im Umfeld wurden Abminderungen für Doppelkunden einbezogen. Berücksichtigt wurden für einen mittleren Werktag 25% Doppelkunden. Der Anteil Pkw-fahrender Kunden wurde aufgrund der Lage des Planvorhabens mit 90 % angenommen (Pkw-Besetzungsgrad 1,4 Personen pro Pkw).

Auf dieser Grundlage ergibt sich für das geplante Vorhaben ein täglicher zusätzlicher Kunden- und Beschäftigtenverkehr von insgesamt ca. 3.500 Kfz/Tag und damit ca. 7.000 Fahrten pro Tag. In der Spitzenstunde ist mit zusätzlich ca. 1.000 Fahrten zu rechnen. An Lieferverkehr wird insgesamt von ca. 85 Lkw-Fahrten/Tag ausgegangen .

Der Großteil dieses Neuverkehrs soll sich auf die Straßen Richtung Innenstadt Ludwigshafen (Dürkheimer Str. (20 %), Ruchheimer Str. (15 %) und A 650 (25%)) verteilen. Ein weiterer größerer Anteil entfällt auf die Dürkheimer Str. stadtauswärts (15%) und die Ruchheimer Straße stadtauswärts (10%). Die B 9 nimmt in nördlicher Richtung 10 % des Neuverkehrs sowie in südlicher Richtung 5 % des Neuverkehrs auf.

Großräumige Auswirkungen durch zusätzliche Verkehrszu- und abflüsse in das Gewerbegebiet können durch bestehende Auslastungsreserven der entsprechenden Verkehrsanlagen aufgefangen werden. Probleme und Auswirkungen im kleinräumigen Bereich sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung abzuarbeiten.

5.2 Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Stadt Ludwigshafen (Zone 1-3)

Im Rahmen der Potenzial- und Wirkungsanalyse der gesa wurde eine Untersuchung der zu erwartenden Umsatzumverteilungen durchgeführt. Dafür wurde die bisherige Wettbewerbssituation im Einzugsgebiet des Vorhabens, d.h. die Betriebs- und Nachfragestruktur sowie die internen und externen Kaufkraftströme analysiert. Für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Siedlungs- und Infrastruktur relevant ist insbesondere die Herkunft des prognostizierten Umsatzes. Die drei grundsätzlichen Möglichkeiten sind dabei die Umschichtung bisher schon im Einzugsgebiet getätigter Umsätze, die Verringerung von Kaufkraftabflüssen nach außerhalb des Einzugsgebiet und die Erhöhung von Kaufkraftzuflüssen von außerhalb bzw. der Peripherie des Einzugsgebiet.

Die Auswirkungen auf den Einzelhandel im Einzugsgebiet werden für die jeweiligen Einzelvorhaben getrennt betrachtet.

• **SB-Warenhaus**

Dem SB-Warenhaus wird ein Umsatzanteil von 54,2 % aus dem Stadtgebiet Ludwigshafen, also aus den Zonen 1 bis 3, zufließen. Dieser ergibt sich zum einen aus 32,7 % Umschichtungen des bisherigen Umsatzpotentials der Stadt. Der Umsatz der bisherigen Anbieter geht dadurch um durchschnittlich 3,4 % zurück. Besonders relevant ist der unmittelbare Umkreis des Vorhabens (Zone 1), da hier die Nahversorgungsfunktion in den Wohnbereichen beeinflusst wird. Hier müssen laut Analyse die größeren Anbieter mit Nahversorgungsfunktion mit Umsatzrückgängen von knapp 8 % rechnen, während sich der Verlust bei kleineren Händlern um ca. 3 % bewegt. Diese Werte liegen durchgehend unter der kritischen 10 % - Marke, ab der von der Rechtssprechung eine Beeinträchtigung der städtebaulichen Funktionsfähigkeit der Innenstadt vermutet wird.

Zum zweiten ergibt sich der auf das Stadtgebiet Ludwigshafen bezogene Umsatzanteil zu 21,7 % aus der Verringerung der Kaufkraftabflüsse. Dadurch wird der gesamte Kaufkraftabfluss der Stadt Ludwigshafen von (für ein Oberzentrum recht hohen) ca. 11,5 % auf ca. 9,5 % gesenkt.

• **Fachmarkt für Unterhaltungselektronik**

Der Fachmarkt für Unterhaltungselektronik ist stärker auf Umsatzpotential aus dem Stadtgebiet Ludwigshafen ausgerichtet und dabei auch mehr auf die Umschichtung des bestehenden Umsatzes angewiesen. 66,2 % des prognostizierten Umsatzes stammen aus den Zonen 1 bis 3, wobei 36,2 % auf Umsatzumschichtung entfallen

(Umsatzverluste für bestehende Händler durchschnittlich 9 %) und 30 % auf die Reduzierung der Kaufkraftabflüsse (Reduzierung des Kaufkraftabflusses von 12,3 % auf 5,7 %).

- **Fachmarkt für Bettwaren/Matratzen**

Das Einzugsgebiet eines Fachmarktes für Bettwaren und Matratzen kann mit dem Einzugsgebiet des SB-Warenhauses gleichgesetzt werden und umfasst somit das gesamte Stadtgebiet Ludwigshafens.

Der prognostizierte Umsatz eines Fachmarktes für Bettwaren und Matratzen kommt zu 57,4 % aus der Stadt Ludwigshafen und somit aus den Marktzone 1 - 3. Erforderlich wird eine durchschnittliche Kaufkraftbindung von 4,5 % des relevanten Nachfragevolumens.

Die erforderliche Umsatzumverteilung führt bei den Ludwigshafener SB-Warenhäusern im Bereich Bettwaren zu einem Umsatzrückgang von 6,5 %. Im Zentrum von Ludwigshafen beträgt die Umsatzumverteilung nur 2,5 %. Die prognostizierten Umsatzumverteilungen sind laut gesa letztlich unbedeutend. Insbesondere ist eine relevante Schwächung der Innenstadt nicht zu erwarten.

5.3 Auswirkungen auf den Einzelhandel in den Umlandgemeinden (Zonen 4-6)

Die Analyse zur Feststellung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf den Einzelhandel der Umlandgemeinden folgt der gleichen Methodik wie im vorangegangenen Abschnitt 5.2 für das Stadtgebiet Ludwigshafen beschrieben.

- **SB-Warenhaus**

Der prognostizierte Umsatz des SB-Warenhaus soll zu 42,4 % aus dem Umland der Zonen 4-6 kommen. Dieser setzt sich zu 23,8 % aus Umverteilung des bisherigen Umsatzpotentials im Umland und zu 18,5 % aus Reduzierung des Kaufkraftabfluss nach außerhalb des Einzugsbereichs zusammen. Die durchschnittliche Umsatzreduzierung der in den Zonen 4-6 ansässigen Händler liegt bei 3,7 %. In der VG Maxdorf, wo sich das geplante Vorhaben auch auf die wohnungsnah Grundversorgung auswirken kann, beträgt der Umsatzverlust der örtlichen Anbieter 7,4 %. Der größte Umsatzrückgang wird für den Bereich Frankenthal-Süd mit 15,4 % angenommen, da sich der Einzugsbereich des geplanten Vorhaben mit dem Einzugsbereich eines in Frankenthal-Studernheim ansässigen großflächigen SB-Warenhaus überschneidet. Der Kaufkraftabfluss aus dem Einzugsgebiet wird von 13,7 % auf 11,2 % reduziert.

Der Konflikt mit dem SB-Warenhaus in Frankenthal beruht auf dem Eingriff des Einzugsbereichs dieses Warenhaus in den Versorgungsbereich des Oberzentrums Ludwigshafen und bewegt sich zudem in einem Rahmen, der der geplanten Ansiedlung nicht grundsätzlich entgegensteht.

- **Fachmarkt Unterhaltungselektronik**

Der Fachmarkt Unterhaltungselektronik erhält laut Prognose aus den Zonen 4-6 des Einzugsgebiet einen Umsatzanteil von 29,1 %. Anders als bei den Umsatzzuflüssen aus dem Stadtgebiet Ludwigshafen ist hier das Umverteilungspotential mit einem Anteil von 10,2 % am Umsatz (9 % Umsatzverlust für bestehende Händler) gegenüber der Bindung bisher abfließender Kaufkraft mit einem Umsatzanteil von 18,9 % (Reduzierung des Kaufkraftabfluss von 29,5 % auf 17,8 %) wesentlich geringer.

- **Fachmarkt für Bettwaren/Matratzen**

Das Einzugsgebiet eines Fachmarktes für Bettwaren und Matratzen kann mit dem Einzugsgebiet des SB-Warenhauses gleichgesetzt werden und umfasst somit neben dem Stadtgebiet Ludwigshafen auch die Marktzone 3 - 6.

Der prognostizierte Umsatz eines Fachmarktes für Bettwaren und Matratzen kommt zu 31,0 % aus den Umlandgemeinden. Erforderlich wird eine durchschnittliche Kaufkraftbindung von 3,2 % des relevanten Nachfragevolumens.

Betroffen von der Umsatzumverteilung sind mangels eines anderen Angebotes in den Umlandgemeinden nur verschiedene Anbieter in der Stadt Frankenthal. Hier wird von gesa ein Umsatzrückgang von 3,9 % prognostiziert.

Die prognostizierte Umsatzumverteilung ist laut gesa letztlich unbedeutend. Eine relevante Schwächung des Einzelhandels in Frankenthal ist nicht zu erwarten.

5.4 Auswirkungen auf den Einzelhandel außerhalb des Einzugsgebietes

Der prognostizierte Umsatzanteil von Kaufkraftzuflüssen von außerhalb des in der Potenzialanalyse abgegrenzten Einzugsgebiet bewegt sich für die Einzelvorhaben zwischen 3,4 % und 4,9 %. Wenn man bedenkt, dass sich dieser Umsatzanteil noch auf eine größere Zahl von Standorten verteilt, sind die einzelnen Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf diese Standorte so gering, dass sie laut gesa als vernachlässigbare Größe gelten können.

6. Auswirkungen der Planung auf die Umwelt

6.1 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens

6.1.1. Natur und Landschaft

- **Landschaftsbild**

Das Landschaftsbild im Planungsgebiet ist geprägt durch die bereits erfolgte Erschließung und Teilbebauung des Gewerbegebietes "Westlich B 9". Die vormals weitgehend ausgeräumte, intensiv genutzte Agrarflur wurde auf größeren Flächen bereits in Siedlungsflächen umgewandelt. Das Planungsgebiet selbst ist daher - trotz der noch nicht erfolgten Bebauung - nachhaltig durch die vorhandene Umgebungsbebauung geprägt und als Freifläche innerhalb eines Siedlungsgebietes zu betrachten.

Gegenüber der ursprünglich weitgehend ausgeräumten Agrarflur sind durch die bereits umgesetzten Randeingrünungsmaßnahmen und die Neugestaltung eines Grünzuges entlang des Affengrabens neue strukturreiche Grünbereiche entstanden, die den Siedlungskörper wirksam durchgrünen und in die umgebende Landschaft einbinden. Zugleich ergibt sich damit eine Eignung für die Naherholung, die sich aus der angrenzend geplanten Bebauung ableitet.

- **Boden**

Entsprechend der Angaben der Bodenkarte des Geologischen Landesamtes im M 1:25.000, Blatt Mannheim-Südost, ist im Planungsgebiet ein Braunerde-Grauer Tschernosem vorzufinden. Dieser tiefgründige humose Boden eignet sich in hohem Maße für eine intensive landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere auch mit Sonderkulturen.

Planungsrechtlich ergibt sich durch den Bebauungsplan 538 "Oggersheim, Westlich B 9" jedoch bereits eine Umwandlung der bislang landwirtschaftlich genutzten Flächen in eine Siedlungsfläche.

- **Wasserhaushalt**

Oberflächengewässer

Unmittelbar südlich entlang des Planungsgebietes verläuft der Affengraben. Dieser Grabenlauf wurde im Zuge der Erschließung des Gewerbegebietes "Westlich B 9" grundlegend naturnah neu gestaltet und in einen Grünzug eingebunden. Der Grabenlauf dient u.a. im extremen Starkregenfall als Überlauf für die im Gewerbegebiet vorgeschriebene Regenwasserversickerung.

Grundwasser

In der gutachterlichen Stellungnahme zur Versickerung von Oberflächenwasser wurden für das gesamte Gewerbegebiet im Mai/Juni 1997 Grundwasserflurabstände zwischen 3,6 und 2,0 m unter Geländeoberkante ermittelt. Durch Auswertung langjähriger Messreihen wurden minimale Flurabstände zwischen 3,0 und 1,3 m unter Geländeoberkante festgestellt. Aufgrund der Fließrichtung des Grundwassers Richtung O-NO bis O sind im Planungsgebiet eher die geringeren Abstandswerte anzunehmen.

• Klima

Makroklimatisch gesehen befindet sich die Fläche des Planungsgebietes im Klimabezirk "Nördliches Oberrhein Tiefland". Der Grundcharakter dieses Bereiches ist ein kontinentales Beckenklima, welches sich durch sommerliche Wärme und winterliche Milde auszeichnet. Hohe mittlere Jahrestemperaturen, geringe Windgeschwindigkeiten und Niederschlagsmengen sowie eine große Anzahl von Sommertagen führen in der Großlandschaft des Oberrheinischen Tieflandes zu Klimabedingungen mit ausgesprochen günstige Bedingungen für die Landwirtschaft. Für die menschlichen Lebensbedürfnisse führen die Klimabedingungen jedoch zu Problemen:

- Im Sommer führt die starke Erwärmung aufgrund der hohen Zahl heißer Tage zusammen mit einer erhöhten Gegenstrahlung aufgrund der atmosphärischen Anreicherung von Aerosolen im industriellen Ballungsraum Rhein-Neckar zu Schwüle und Überhitzungssituationen.
- Im Herbst und Winter kommt es häufig zur Ausbildung von Nebel und Kaltluftseen mit der für das Klimageschehen im Rheintal typischen winterlichen Temperaturumkehr (Inversionswetterlage), bei der sich an der Sperrschicht zwischen bodennah stagnerender Kaltluft und aufgelagerten wärmeren Luftmassen Luftschadstoffe anreichern.
- Durch die ausgeprägte Leelage zum Pfälzer Wald kommt es in der Oberrheinischen Tiefebene nur zu einem relativ schwachen Luftaustausch über Höhenwindssysteme, so dass sich die klimatischen Belastungszustände im Sommer wie im Winter oftmals über längere Zeit nicht abbauen können.

Im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplanes 538 "Oggersheim, Westlich B 9" wurde aufgrund der klimatischen Funktionen, die der gesamte Raum westlich der B 9 für die Siedlungsdurchlüftung in Oggersheim hat, ein Klimagutachten beauftragt.

Ergebnis ist, dass die Grünflächen westlich der B 9 für die Entstehung und den Transport von Kaltluft in das Siedlungsgebiet Oggersheim zur Verminderung der thermischen Belastung in sommerlichen Strahlungsnächten, große Bedeutung haben. Die Kaltluftströmungen übersteigen dabei deutlich eine Mächtigkeit von 25 m und fließen von NW nach SO, weshalb insbesondere die Flächen nördlich des Affengrabens von Bedeutung für den klimatischen Ausgleich Oggersheims sind.

- **Arten- und Biotoppotential**

Das Planungsgebiet stellt sich bislang als Teil einer weitestgehend ausgeräumten, intensiv genutzten Agrarlandschaft dar. Nennenswerte Vorkommen seltener oder gefährdeter Tier- und Pflanzenarten sind nicht zu verzeichnen.

Ein Aufwertungspotenzial für den Arten- und Biotopschutz bietet der an das Planungsgebiet südlich angrenzende Affengraben mit seinem Umfeld. Im Zuge des Bebauungsplanes 538 "Oggersheim, Westlich B 9" wurde dieses Aufwertungspotenzial bereits durch entsprechende landespflegerische Festsetzungen berücksichtigt. Die landespflegerischen Maßnahmen in diesem Bereich sind bereits durchgeführt, so dass sich im Zuge der sukzessiven Entwicklung der Vegetationsstrukturen die angestrebte Aufwertung ergeben wird.

- **Kultur- und Sachgüter**

Kultur- und Sachgüter sind innerhalb des Planungsgebietes nicht vorhanden.

6.1.2. Lärmbelastung

Im Schalltechnischen Gutachten des Ingenieurbüros Hamann Consult vom 20.02.2004 wurde die vorhandene Verkehrslärmbelastung untersucht und die Schalltechnische Stellungnahme vom Ingenieurbüro Masuch + Olbrisch aus dem Antrag zum Raumordnungsverfahren konkretisiert

Relevante Lärmbelastungen des Planungsgebietes und seines Umfeldes entstehen nur durch Straßenverkehrslärm. Relevante Gewerbelärmemissionen sind bei der vorherrschenden Einzelhandelsnutzung im Gewerbegebiet "Westlich B 9" nicht gegeben.

Die Annahmen der Lärmtechnischen Stellungnahme von Masuch + Olbrisch haben sich demnach auch bei genauerer Untersuchung bestätigt.

Verkehrslärm

Das Planungsgebiet und sein Umfeld unterliegt einer Verkehrslärmbelastung, die im wesentlichen aus dem Durchgangsverkehr auf den angrenzenden klassifizierten Straßen (B 9, Dürkheimer Straße, Ruchheimer Straße) und dem Ziel- und Quellverkehr in das Sondergebiet westlich B 9 herrührt.

Für die in Bezug auf das Planungsgebiet relevanten Immissionsorte ergeben sich – bezogen auf das Prognosejahr 2005 – ohne Realisierung der Planung folgende Lärmimmissionen (jeweils bezogen auf das ungünstigste Gebäude in einem Straßenzug und dort wiederum bezogen auf die ungünstigste Fassade im ungünstigsten Stockwerk):

| Verkehrslärm 2005 | Ohne Planung | Orientierungswert nach DIN 18005 | Differenz in dB(A) |
|-------------------|--------------|----------------------------------|--------------------|
| | | | |

| Immissionsort | Pegel tags in dB(A) | Gebietsart | tags in dB(A) | |
|-----------------------------------|---------------------|------------|---------------|--------|
| Burschellweg 21, 1. OG | 64,5 | WA | 55 | + 9,5 |
| Fröbelstraße 25, 8. OG | 70,5 | WA | 55 | + 15,5 |
| Kolpingstraße 35, 1.OG | 63,7 | WA | 55 | + 8,7 |
| Scheidemannstraße 151 | 64,7 | WA | 55 | + 9,7 |
| Wanderstraße 24, 1. OG | 65,7 | WA | 55 | + 10,7 |
| Reiterhof, 1. OG | 66,7 | MI | 60 | + 6,7 |
| Nördlich Dürkheimer Straße, 2. OG | 52,6 | MI | 60 | - 7,4 |
| Am Hüttengraben, 2.OG | 75,0 | MI | 60 | + 15,0 |

Hinsichtlich weiterer Immissionsorte wird auf das Lärmtechnische Gutachten verwiesen.

Die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 werden nur am Wohngebäude nördlich der Dürkheimer Straße eingehalten; an allen anderen Immissionsorten kommt es zu erheblichen Überschreitungen der Orientierungswerte

Gewerbelärm

Die Vorbelastung durch die vorhandenen Gewerbebetriebe ist nicht exakt bekannt. Im schalltechnischen Gutachten wurden für die vorhandenen Gewerbeflächen daher für den Tagzeitraum je nach Größe und Profil der Nutzungen Gesamtschalleistungspegel zwischen 97 und 105 dB(A) zugrunde gelegt.

An den maßgebenden Immissionsorten ergeben sich folgende Belastungswerte:

| Gewerbelärm 2005 | Ohne Planung | Orientierungswert nach DIN 18005 | | Differenz in dB(A) |
|---------------------------------|--------------|----------------------------------|------------|--------------------|
| | | Pegel tags in dB(A) | Gebietsart | |
| Immissionsort | | | | |
| Burschellweg 31, 1. OG | 40,6 | WA | 55 | - 14,4 |
| Fröbelstraße, 8. OG | 43,3 | WA | 55 | - 11,7 |
| Kolpingstraße 35, 1.OG | 37,8 | WA | 55 | - 22,2 |
| Scheidemannstraße 151 | 37,8 | WA | 55 | - 22,2 |
| Wanderstraße 11, 1. OG | 40,4 | WA | 55 | - 14,6 |
| Reiterhof, 1. OG | 46,6 | MI | 60 | -14,4 |
| Nördl. Dürkheimer Straße, 2. OG | 39,2 | MI | 60 | -20,8 |
| Am Hüttengraben, 2.OG | 38,9 | MI | 60 | - 21,1 |

Im derzeitigen Zustand werden somit die schalltechnischen Orientierungswerte an allen Immissionsorten weit unterschritten.

Gegenüber dem Verkehrslärm ist der Gewerbelärm völlig untergeordnet. Angesichts der Pegeldifferenzen von ca. 25 dB(A) zwischen Verkehrs- und Gewerbelärm tragen

die Gewerbelärmimmissionen nicht zu einer Erhöhung der Gesamtlärmimmissionen bei.

6.1.3. Luftschadstoffbelastung

Gemäß den Ergebnissen des Luftschadstoffgutachtens ergeben sich für den Prognose-Nullfall 2005 folgende umweltrelevante Luftschadstoffbelastungen:

| Stoff | NO ₂ Jahresmittelwert | NO _x | NO ₂ Kurzzeitbelastung | Benzol Jahresmittelwert | Ruß Jahresmittelwert | Partikel (PM 10) Jahresmittelwert |
|------------------------------------|----------------------------------|-----------------|-----------------------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| Grenz- / Prüfwert | 40 / - | | 200 / - | 5 / 10 | - / 8 | 40 / - |
| Immissionsort | | | | | | |
| Straßenraum B 9 | > 52 | 100 – 150 | 135 – 160 | 2,5 - 3 | > 8 | 40 - 45 |
| Straßenraum L 527 | 46 – 49 | 100 – 150 | 95 – 105 | 2,5 – 3 | 4 – 5 | 30 – 35 |
| Straßenraum Oderstraße | 43 – 46 | 50 – 75 | -- | 2,5 – 3 | 3,5 – 4 | 30 – 35 |
| In ca. 20 m Abstand zur Oderstraße | 36 – 38 | 10 – 25 | -- | 2,1 – 2,5 | 3,2 – 3,5 | 26 – 28 |
| Wohnbebauung östlich B 9 | 40 - 43 | 100 – 150 | -- | 2,1 – 2,3 | 3,2 – 3,5 | 28 – 30 |
| Nördlich Dürkheimer Straße | 38 – 40 | 25 – 50 | -- | 2,1 – 2,3 | 3,2 – 3,5 | 26 – 28 |
| Reiterhof | 36 - 38 | < 10 | -- | < 2,1 | < 3,2 | 26 – 28 |

Werte Nullfall alle Werte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

NO₂ Jahresmittelwert:

Entlang der stark befahrenen Straßenräume der B 9 und der Dürkheimer Straße wurden erhöhte Belastungen mit über $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgestellt. An der bestehenden Wohnbebauung östlich der B 9 sind NO₂-Belastungen im Nullzustand bis $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet.

Der für das Jahr 2004 geltende Übergangsbeurteilungswert von $52 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird damit im Nullfall nicht erreicht. Der zukünftige Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird nur leicht überschritten.

NO₂ Kurzzeitbelastung (98-Perzentilwerte):

Laut Luftschadstoffgutachten ergeben sich im Nahbereich der Straßen Kurzzeitbelastungen beim Nullfall von unter $135 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Kurzzeitbelastungen werden im Gutachten als leicht erhöhte Belastungen bezeichnet; es ist zu erwarten, dass der neue Grenzwert der 22. BImSchV im Plangebiet nicht überschritten wird.

Benzol

Im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr sind die Benzolbelastungen von Bedeutung. Der zukünftige Grenzwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird an der Bebauung bei

weitem nicht erreicht; der LAI-Vorsorgewert von $2,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird nur im Fahrbahnbereich der Straßen und auf den Parkplätzen erreicht.

Ruß

Im Nullzustand ergeben sich Rußbelastungen bis $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nur im Fahrbahnbereich der B 9. Der Prüfwert der 23. BImSchV von $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird an der nächstgelegenen Bebauung deutlich unterschritten ($4 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Feinstaubbelastung (PM10)

Nur im Fahrbahnbereich der B 9 ergeben sich erhöhte PM10-Belastungen mit über $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. An der nächstgelegenen Wohnbebauung östlich der B 9 sind PM10-Belastungen unter $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berechnet, so dass der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dort deutlich nicht erreicht wird.

Neben dem Jahresgrenzwert ist in der 22. BImSchV auch ein 24-Stunden-Grenzwert für Partikel von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ definiert, der nicht öfter als 35-mal im Jahr überschritten werden darf (98-Perzentilwert). Entsprechend dem im Gutachten gewählten, auf der sicheren Seite liegenden Rechenansatz wird der Kurzzeitbeurteilungswert östlich der B 9 erreicht bzw. überschritten. Aufgrund der Sicherheiten in den Rechenannahmen ist nicht auszuschließen, dass der zukünftige Grenzwert an der Wohnbebauung auch eingehalten wird.

6.2. Beschreibung der zu erwartenden nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens

Grundlage für die Beschreibung der zu erwartenden nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens ist ein Vergleich der bestehenden planungsrechtlichen Situation durch den Bebauungsplan 538 "Oggersheim, Westlich B 9" mit der Neuplanung.

Durch den Bebauungsplan 538 "Oggersheim, Westlich B 9" ist bereits eine abschließende Entscheidung über die durch den Bebauungsplan zulässig gewordenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die sonstigen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen getroffen worden. Zugleich wurde im Bebauungsplan durch entsprechende Festsetzungen der Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft sichergestellt.

6.2.1 Auswirkungen auf Natur und Landschaft

- **Landschaftsbild**

Der durch den Bebauungsplan 538 "Oggersheim, Westlich B 9" gegebene planungsrechtliche Rahmen wird durch das geplante Vorhaben hinsichtlich der Festsetzungen, die zu Auswirkungen auf das Landschaftsbild führen, eingehalten. Durch das geplante Vorhaben kommt es somit zu keinen bislang planungsrechtlich nicht zulässigen Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

- **Boden**

Das geplante Vorhaben wird nach derzeitigem Planungsstand die zulässige Gesamtversiegelung gemäß Bebauungsplan Nr.538 "Oggersheim, Westlich B 9" nicht, oder nur geringfügig überschreiten. Sollte im Zuge der Konkretisierung der Planung eine Mehrversiegelung auftreten, können die durch die zusätzliche Versiegelung entstehenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft im Bebauungsplanverfahren ausreichend aufgearbeitet werden.

Die im Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Minderung der Versiegelung (Dachflächenbegrünung) werden nach derzeitigem Planungsstand beim geplanten Vorhaben umgesetzt.

- **Wasserhaushalt**

Analog zur Versiegelung ergeben sich die potentiellen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt.

Durch eine allenfalls geringfügige zusätzliche Versiegelung im Planungsgebiet kann sich möglicherweise eine zusätzliche Minderung von versickerungsfähigem Boden ergeben. Da jedoch das gesamte Niederschlagswasser vor Ort auf dem Baugrundstück zu versickern ist, ergibt sich dadurch kein negativer Eingriff in den Wasserhaushalt.

Nachteilige Umweltauswirkungen auf Oberflächengewässer entstehen nicht, da der angrenzende Affengraben durch die Planung nicht tangiert wird.

- **Klima**

Ebenso analog zum Bodenpotential ergibt sich durch eine möglicherweise gegebene zusätzliche Versiegelung auch eine weitere Beeinträchtigung des örtlichen Klimas. Gegenüber den Planungsrechtlichen Möglichkeiten ist jedoch nicht vorgesehen, die zulässige Grundfläche für Gebäude vollständig auszuschöpfen. Vielmehr wird die Beeinträchtigung der Luftströmungen durch eine geringere Überbauung mit Hochbauten (ca. 0,4 anstelle der zulässigen 0,5) gemindert.

Soweit die Versiegelung ausgeweitet wird, ergibt sich im Gegenzug eine zusätzliche Erwärmung versiegelter Flächen. Wie jedoch bereits zum Bodenpotenzial dargelegt, führt dies zu keinen raumordnerisch wesentlichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Soweit im Zuge der Konkretisierung der Planung nicht eine Minderung

der Versiegelung möglich ist, können die durch die zusätzliche Versiegelung entstehenden Auswirkungen auf das Klimapotenzial im Bebauungsplanverfahren ausreichend aufgearbeitet werden.

- **Vegetation und Fauna**

Die geplante Bebauung betrifft Flächen, die aus landespflegerischer Sicht hinsichtlich des Arten- und Biotoppotenziales unbedeutsam sind, da sie in ihrem derzeitigen Zustand keine nennenswerten Lebensraumfunktionen ausüben. Dementsprechend führt eine mögliche geringe zusätzliche Versiegelung zu keiner wesentlichen zusätzlichen Belastung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes.

- **Kultur- und Sachgüter**

Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter ergeben sich nicht.

6.2.2 Lärmbelastung

Durch die Planung kommt es zu Änderungen der Verkehrsströme und damit zu Veränderungen der Emissionspegel der einzelnen Straßen.

Das im Zusammenhang mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan erarbeitete schalltechnische Gutachten von Hamann Consult vom 20.01.2004 bestätigt und konkretisiert die Lärmtechnische Stellungnahme von Masuch+Olbrisch.

Für die in Bezug auf das Planungsgebiet relevanten Immissionsorte ergeben sich – bezogen auf das Jahr 2005 – folgende Lärmimmissionen, jeweils bezogen auf das ungünstigste Gebäude in einem Straßenzug und dort wiederum bezogen auf die ungünstigste Fassade im ungünstigsten Stockwerk:

| Verkehrslärm 2005 | Ohne Planung | Mit Planung | Differenz | Orientierungswert nach DIN 18005 | |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|---------------|----------------------------------|---------------|
| | | | | Gebietsart | tags in dB(A) |
| Immissionsort | Pegel tags in dB(A) | Pegel tags in dB(A) | tags in dB(A) | | |
| Burschellweg 21, 1. OG | 64,5 | 64,7 | + 0,2 | WA | 55 |
| Fröbelstraße 25, 8. OG | 70,5 | 70,8 | + 0,3 | WA | 55 |
| Kolpingstraße 35, 1. OG | 63,7 | 64,0 | + 0,3 | WA | 55 |
| Scheidemannstraße 151 | 64,7 | 65,1 | + 0,4 | WA | 55 |
| Wanderstraße 24, 1. OG | 65,7 | 66,1 | + 0,4 | WA | 55 |
| Reiterhof, 1. OG | 66,7 | 66,9 | + 0,2 | MI | 60 |
| Nördlich Dürkheimer Straße, 2. OG | 52,6 | 52,9 | + 0,3 | MI | 60 |

| | | | | | | |
|------------|---------------|------|------|-------|----|----|
| Am 2.OG | Hüttengraben, | 75,0 | 75,1 | + 0,1 | MI | 60 |
|------------|---------------|------|------|-------|----|----|

Demnach kommt es zwar bei den untersuchten Immissionsorten z.T. zu erheblichen Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005, sowie zu punktuellen Überschreitung der Sanierungswerte der Verkehrslärmschutzrichtlinie, diese ergeben sich aber auch ohne die Planung. Im Übrigen bleiben gemäß Hamann Consult die vorhabenbedingten Lärmzuwächse an allen Immissionsorten unter 1dB(A) und damit unterhalb der subjektiven Wahrnehmungsgrenze.

Da bereits zum jetzigen Zeitpunkt Baurecht für großflächigen Einzelhandel besteht, dürfte der größte Teil der verkehrsbedingten Lärmzuwächse zudem auch unabhängig von einer Planänderung entstehen.

Entwicklung der Verkehrslärmimmissionen bis 2015

Untersucht wurde auch die Immissionsbelastung auf der Grundlage einer Verkehrsprognose 2015 zuzüglich dem Planfall SB-Warenhaus. In dieser Verkehrsprognose ist eine Vollbelegung des Gebietes Westlich B9 ebenso berücksichtigt, wie die Wohnungsbauentwicklung der westlichen Stadtteile. Perspektivisch ist mit einem weiteren Anwachsen der allgemeinen Verkehrsbelastung im öffentlichen Straßennetz zu rechnen. Üblicherweise wird pauschal eine jährliche Steigerungsrate um 1 % angenommen. Im Bereich der maßgebenden Immissionsorte führt diese allgemeine Steigerung der Verkehrsbelastung mittelfristig zu einem weiteren Anstieg der Lärmimmissionen; so zum Beispiel bis zum Jahr 2015 um ca. 1 dB(A). Selbst mit diesem Zuwachs bleibt die Grenze zur Erheblichkeit gegenüber der Bestandssituation unterschritten.

Die auf die Planung zurückzuführende Immissionserhöhung bleibt jedoch weitestgehend unverändert, so dass die für das Jahr 2005 getroffene Bewertung in gleicher Weise auch für mittelfristige Zeiträume Gültigkeit hat.

Eine detailliertere Betrachtung der Lärmsituation kann, mit Hinblick auf die noch zu konkretisierende bauliche Nutzung, nur im Bebauungsplanverfahren, bzw. im Baugenehmigungsverfahren erfolgen.

6.2.3. Luftschadstoffbelastung

Durch die Planänderung ergeben sich höhere Verkehrsbelastungen und folglich auch höhere Luftschadstoffbelastungen. Zur Beurteilung der Erhöhung der Luftschadstoffbelastung wurde durch das Ingenieurbüro Lohmeyer, Karlsruhe, das Luftschadstoffgutachten vom Dezember 2003 für den Bebauungsplan 538c „SB-Warenhaus Westlich B9“ erstellt.

Im Luftschadstoffgutachten wurden die Immissionen ermittelt, die durch den Kfz-Verkehr und den ruhenden Verkehr der größeren Stellplatzanlagen unter Berücksichtigung der vorherrschenden Schadstoffvorbelastung und der lokalen Windverhältnisse zu erwarten sind. Dabei wurde differenziert nach dem Zustand

ohne Realisierung der Planung (Nullfall 2005) und dem Zustand mit Realisierung der Planung (Planfall 2005). Die Beurteilung der Schadstoffbelastungen erfolgte anhand der geltenden Grenzwerte der 22. BImSchV, der Prüfwerte der 23. BImSchV und der Vorsorgewerte des LAI (Länderausschuss Immissionsschutz).

| Grenzwerte 22. BImSchV | Stoff | Mittelungszeit | Grenzwert | Geltungszeitpunkt |
|---------------------------|------------------|------------------|--|-------------------|
| | NO ₂ | 1 Stunde | 200 µg/m ³ ; maximal 18 Überschreitungen/Jahr | 2010 |
| | NO ₂ | Jahresmittelwert | 40 µg/m ³ | 2010 |
| | Partikel (PM 10) | Tagesmittelwert | 50 µg/m ³ ; maximal 35 Überschreitungen/Jahr | 2005 |
| | Partikel (PM 10) | Jahresmittelwert | 40 µg/m ³ | 2005 |
| | Benzol | Jahresmittelwert | 5 µg/m ³ | 2010 |

| Prüfwerte 23. BImSchV | Stoff | Prüfwert Jahresmittel | Prüfwert 98-Perzentil |
|--------------------------|-----------------|-----------------------|-----------------------|
| | NO ₂ | - | 160 µg/m ³ |
| | Benzol | 10 µg/m ³ | - |
| | Ruß | 8 µg/m ³ | - |

| Vorsorgewerte | Stoff | Vorsorgewert laut LAI (1992, Flächenmittel) | Vorsorgewert laut Umweltbundesamt (1997, punktscharf) |
|---------------|--------|--|---|
| | Benzol | 2,5 µg/m ³ | 5 µg/m ³ |
| | Ruß | 1,5 µg/m ³ | 3 µg/m ³ |

Zur Untersuchung der Ausbreitungsverhältnisse wurden die Gebäudeeinflüsse, insbesondere in Hinblick auf die veränderten Windströmungen berücksichtigt.

Die Bezeichnung der Bewertung der Schadstoffimmissionen orientiert sich an der Einstufung durch die Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg:

| Immissionen in % der entsprechenden Grenz- oder Prüfwerte | |
|--|------------------------------|
| bis 10 % | sehr niedrige Konzentration |
| über 10 % bis 25 % | niedrige Konzentration |
| über 25 % bis 50 % | mittlere Konzentration |
| über 50 % bis 75 % | leicht erhöhte Konzentration |
| über 75 % bis 90 % | erhöhte Konzentration |
| über 90 % bis 100 % | hohe Konzentration |

Folgende schadstoffbezogene Ergebnisse ergeben sich aus den Berechnungen des Gutachtens:

NO₂ Jahresmittelwert:

Entlang der stark befahrenen Straßenräume der B 9 und der Dürkheimer Straße wurden erhöhte Belastungen mit über 40 µg/m³ festgestellt. An der bestehenden

Wohnbebauung östlich der B 9 sind NO₂-Belastungen im Nullzustand bis 43 µg/m³ berechnet. Beim Planzustand ergeben sich im Nahbereich der Straßen leichte Erhöhungen; an der bestehenden Wohnbebauung östlich der B 9 bleiben die NO₂-Belastungen mit ca. 43 µg/m³ weitgehend unverändert.

Der für das Jahr 2004 geltende Übergangsbeurteilungswert von 52 µg/m³ wird damit weder im Nullfall noch im Planfall erreicht. Der zukünftige Grenzwert von 40 µg/m³ wird nur leicht überschritten.

NO_x Spitzenbelastung:

Für ungünstige Anströmungsbedingungen zeigen sich entlang der Straßen erhöhte verkehrsbedingte Belastungen durch den zusätzlichen Verkehr in Folge der Planung. Der Betrieb des Parkplatzes wirkt sich jedoch überwiegend nur kleinräumig auf das Planungsgebiet selbst aus.

Die Beurteilung der NO_x-Zusatzbelastungen kann nur im relativen Vergleich zum Nullfall erfolgen, da für NO_x keine Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt sind. An der bestehenden Wohnbebauung östlich der B 9 ergeben sich laut Gutachten leicht erhöhte, aber mit dem Nullfall vergleichbare Zusatzbelastungen.

NO₂ Kurzzeitbelastung (98-Perzentilwerte):

Laut Luftschadstoffgutachten ergeben sich im Nahbereich der Straßen Kurzzeitbelastungen beim Nullfall und beim Planfall von unter 135 µg/m³. Die Kurzzeitbelastungen werden im Gutachten als leicht erhöhte Belastungen bezeichnet; es ist zu erwarten, dass der neue Grenzwert der 22. BImSchV im Plangebiet nicht überschritten wird.

Perspektivisch werden sich die NO_x-Belastungen durch die Entwicklung der Kfz-Flotte und dadurch verringerte Abgasemissionen gegenüber dem betrachteten Planfall deutlich verringern. Somit sind mittelfristig trotz höherer Verkehrsbelegung geringere NO_x-Emissionen zu erwarten.

Benzol

Im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr sind die Benzolbelastungen von Bedeutung. Der zukünftige Grenzwert von 5 µg/m³ wird an der Bebauung bei weitem nicht erreicht; der LAI-Vorsorgewert von 2,5 µg/m³ wird nur im Fahrbahnbereich der Straßen und auf den Parkplätzen erreicht.

Bei ungünstigen Anströmungsbedingungen zeigen die Berechnungen, dass die verkehrsbedingten Zusatzbelastungen an der Wohnbebauung östlich der B 9 unter 1 µg/m³ liegen. An der bestehenden Wohnbebauung wird der Vorsorgewert weder erreicht noch überschritten; die Auswirkungen des Parkplatzbetriebes der geplanten Nutzung bleiben überwiegend auf das Gewerbegebiet beschränkt.

Mittelfristig ist analog zu den NO_x-Belastungen ebenfalls mit einer Absenkung der Benzol-Emissionen zu rechnen.

Ruß

Im Nullzustand ergeben sich Rußbelastungen bis 8 µg/m³ nur im Fahrbahnbereich der B 9. Der Prüfwert der 23. BImSchV von 8 µg/m³ wird an der nächstgelegenen Bebauung deutlich unterschritten (4 µg/m³).

Im Planzustand ergeben sich in den Straßenbereichen leichte Erhöhungen. Im Bereich der bestehenden Wohnbebauung östlich der B 9 sind in Bezug auf den Beurteilungswert gegenüber dem Nullfall Erhöhungen um weniger als 0,5 µg/m³ zu erwarten. Bei ungünstigen Anströmbedingungen ergeben sich verkehrsbedingte Zusatzbelastungen an der Wohnbebauung östlich der B 9 von unter 2 µg/m³.

Mittelfristig ist analog zu NO_x und Benzol ebenfalls mit einer Absenkung der Ruß-Emissionen zu rechnen.

Feinstaubbelastung (PM10)

Nur im Fahrbahnbereich der B 9 ergeben sich erhöhte PM10-Belastungen mit über 40 µg/m³. An der nächstgelegenen Wohnbebauung östlich der B 9 sind PM10-Belastungen unter 35 µg/m³ berechnet, so dass der Grenzwert von 40 µg/m³ dort deutlich nicht erreicht wird.

Im Planzustand wirkt sich die Verkehrszunahme als leichte Erhöhung der PM10-Belastungen in der direkten Umgebung aus. Der Unterschied der PM10-Zusatzbelastung zwischen dem Planzustand und dem Nullfall ist an der bestehenden Wohnbebauung mit weniger als 5 µg/m³ berechnet.

Neben dem Jahresgrenzwert ist in der 22. BImSchV auch ein 24-Stunden-Grenzwert für Partikel von 50 µg/m³ definiert, der nicht öfter als 35-mal im Jahr überschritten werden darf (98-Perzentilwert). Entsprechend dem im Gutachten gewählten, auf der sicheren Seite liegenden Rechenansatz wird der Kurzzeitbeurteilungswert östlich der B 9 erreicht bzw. überschritten. Aufgrund der Sicherheiten in den Rechenannahmen ist nicht auszuschließen, dass der zukünftige Grenzwert an der Wohnbebauung auch eingehalten wird.

Entwicklung der Luftschadstoffbelastung bis 2015

Analog der Verkehrslärmuntersuchung wurde auch im Luftschadstoffgutachten eine Untersuchung des Verkehrsprognosefalls 2015 vorgenommen.

Insgesamt sind demnach für das Jahr 2015 keine zusätzlichen Konflikte mit Beurteilungswerten der Luftschadstoffbelastungen zu erwarten. Die Verkehrszunahme gegenüber dem Jahr 2004 wird durch die technischen Vorkehrungen der fahrzeugspezifischen Emissionen überwiegend mehr als kompensiert. Damit sind für No₂, Benzol und Ruß verringerte Luftschadstoffbelastungen zu erwarten. Der nicht-motorbedingte Anteil (u.a. Reifenabrieb) verändert sich allerdings nicht, so dass mit weiter ansteigendem

allgemeinem Verkehrsaufkommen auch mit einer weiteren Zunahme der Feinstaubimmissionen zu rechnen ist.

Dem Ergebnis nach ist durch die vorgesehene bauliche Nutzung im Geltungsbereich mit keinen nennenswerten zusätzlichen Luftschadstoffemissionen zu rechnen.

6.3. Vermeidung, Minderung und Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Wie in Kapitel 6.2. dargestellt, ergeben sich über das bislang planungsrechtlich zulässige Maß hinaus keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Für eventuell sich ergebende geringfügigen zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft können im Rahmen der Bebauungsplanänderung ggf. ergänzend Regelungen getroffen werden.

Sollten zur Verringerung von Lärmbelastungen konkrete Maßnahmen erforderlich werden (z.B. Stellung der Gebäudekörper, Schallschutzvorkehrungen am Gebäude, u.ä.), so können diese ebenfalls auf den nachgelagerten Ebenen der verbindlichen Bauleitplanung und der Baugenehmigung festgelegt werden.

7.0 Geprüfte Vorhabensalternativen

Für das geplante SB-Warenhaus bzw. Fachmarktzentrum kommt aufgrund des Flächenbedarfs und der Verkehrserzeugung ein Standort in der Innenstadt nicht in Betracht. Mit dem geplanten SB-Warenhaus bzw. Fachmarktzentrum soll zudem gezielt eine Kundengruppe angesprochen werden, die bislang nur bedingt bereit ist, einen Einzelhandelsstandort in der Innenstadt aufzusuchen.

Für das geplante SB-Warenhaus bzw. Fachmarktzentrum ist daher ein Standort in verkehrsgünstiger Lage zwingend notwendig.

Innerhalb des Stadtgebietes des Oberzentrums Ludwigshafen steht eine andere vergleichbar geeignete Fläche nicht zur Verfügung. Zu einem entsprechenden Ergebnis kommt auch die vom Stadtrat beschlossene Einzelhandelskonzeption der Stadt Ludwigshafen, die in Folge dessen das Planungsgebiet als Standort für ein SB-Warenhaus vorschlägt.

8.0 Abwägung öffentlicher und privater Belange

8.1. Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurden keine Anregungen hervorgebracht.

8.1. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden

Die Stadtverwaltung Ludwigshafen hat mit Schreiben vom 25.03.2004 die Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB sowie die Nachbargemeinden um Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf gebeten.

Im Rahmen der Anhörung Träger öffentlicher Belange gingen im wesentlichen Anregungen ein, die sich mit den Themenkomplexen "Auswirkungen des Einzelhandels", "Verkehr" sowie "Auswirkungen auf Natur und Landschaft" auseinandersetzen. Soweit Anregungen zur Erschließung bzw. zur Ver- und Entsorgung vorgebracht wurden, wurden diese - soweit sie sich auf mögliche Bebauungsplaninhalte beziehen - in die Planung eingearbeitet.

Anregungen zum Themenkomplex "Auswirkungen des Einzelhandels"

Soweit von den Nachbargemeinden wie Lamsheim und Maxdorf sowie von der Kreisverwaltung Rhein-Pfalz-Kreis für die kreisangehörigen Gemeinden im Einzugsbereich des Vorhabens Umsatzrückgänge sowie Kaufkraftverluste befürchtet werden, bewegen diese sich gemäß dem zum Bebauungsplan erstellten Einzelhandelsgutachten (gesa 2003) in einem Bereich deutlich unterhalb der 10%-Marke.

Die Umsatzrückgänge bewegen sich damit in einem städtebaulich und raumordnerisch vertretbaren Maß; eine Gefährdung der Nahversorgung in den betreffenden Gemeinden ist nicht zu befürchten.

Die Gemeinde Mutterstadt merkt an, dass im Einzelhandelsgutachten ein nicht unbedeutender Einzelhandelsstandort im Gewerbegebiet Mutterstadt unberücksichtigt blieb.

Aus dem Einzelhandelsgutachten (gesa, 2003) ergibt sich, dass der Standort in der Bestandserfassung sehr wohl berücksichtigt wurde. Da jedoch der Einzelhandelsstandort außerhalb des prognostizierten Einzugsgebietes liegt, war aus Sicht des Einzelhandelsgutachters eine Darlegung möglicher Auswirkungen entbehrlich. Der prognostizierte Kaufkraftabfluss ergibt sich für Mutterstadt mit rund € 870 Tsd/Jahr und betrifft sowohl die Anbieter im Kernbereich (€ 250 Tsd/Jahr, entspricht 1,5 %) wie auch im Gewerbegebiet Mutterstadt-Süd. Auch in Mutterstadt ist somit eine Gefährdung der Nahversorgung nicht zu befürchten.

Eine Reduzierung der Verkaufsfläche im Bereich des SB-Warenhauses sowie der Fachmärkte Unterhaltungselektronik, Spielwaren, Drogerie und Kfz-Zubehör, wird von der Kreisverwaltung Rhein-Pfalz-Kreis gefordert.

Hinsichtlich Spielwaren und Drogerie ist dies bereits erfolgt. Hinsichtlich Unterhaltungselektronik und Kfz-Zubehör sind raumordnerisch relevante nachteilige Auswirkungen auf die kreisangehörigen Gemeinden auszuschließen. Bezüglich der Verkaufsfläche des SB-Warenhauses scheidet eine Reduzierung der Verkaufsfläche aus, da zur Stärkung der oberzentralen Funktion Ludwigshafens ein ausreichend großes, wirtschaftlich langfristig tragfähiges Warenhaus angesiedelt werden muss, welches sich u.a. auch von den vorhandenen Wettbewerber, die zum Teil an raumordnerisch an sich nicht vertretbaren Standorten angesiedelt sind, abhebt.

Die Handwerkskammer befürchtet, dass es bei Realisierung des geplanten SB-Warenhauses mit Shop-Zone zu einer erheblichen Schwächung des innerstädtischen Einzelhandels und des Nahrungsmittelhandwerkes kommen wird. Für die im Einzugsbereich des geplanten Marktes befindlichen 96 Fleischerbetriebe und 78 Bäckereibetriebe sei davon auszugehen, dass eine Vielzahl dieser Betriebe aufgegeben wird mit den negativen Folgen auf wohnortnahe Arbeits- und Ausbildungsplätze, die Nahversorgung, insbesondere auch für ältere, immobile Menschen, und das Steueraufkommen. Auf jeden neu geschaffenen Arbeitsplatz bei einem Verbrauchermarkt kommt etwa das dreifache an verlorenen Arbeitsplätzen an anderer Stelle. Nach Auffassung der Handwerkskammer ist der mit weniger als 10 % prognostizierte Kaufkraftabfluss aus der Innenstadt zu gering veranschlagt.

Aus Sicht der Stadt Ludwigshafen sind die von der Handwerkskammer befürchteten nachteiligen Auswirkungen auf die kleinstrukturierten Betriebe des Lebensmittelhandwerks (Bäckereien und Metzgereien) aufgrund der völlig anderen Kunden- und Einkaufsstrukturen (einerseits Großeinkäufe mit Mitnahmeeffekten, andererseits wohnortnahe, schnelle Versorgung mit Lebensmittel des täglichen Bedarfs) nicht anzunehmen. Im Einzelhandelsgutachten werden für die Betriebe des Lebensmitteleinzelhandels weit unterdurchschnittliche Umsatzauswirkungen von maximal – 3,0 % prognostiziert. Dessen ungeachtet bestehen derzeit im Einzelhandel zweifelsohne allgemeine Entwicklungstendenzen, die für die Betriebe des Lebensmitteleinzelhandels problematisch sind. Diese können jedoch nicht dem Vorhaben SB-Warenhaus angelastet werden. Entsprechend den Ergebnissen des Einzelhandelsgutachtens ist eine Gefährdung der Nahversorgung in der Innenstadt bzw. in den Stadtteilzentren in Folge der Planung nicht zu befürchten.

Die IHK und der Einzelhandelsverband weisen auf die grundsätzliche Problematik nicht-integrierter Einzelhandelsstandorte mit zentrentypischen Nutzungen hin. Der Einzelhandelsverband lehnt die Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente einschließlich eines SB-Warenhauses ab und verweist in diesem Zusammenhang insbesondere auf die Agglomerationswirkung mit den angrenzenden Fachmärkten sowie auf die weiteren Annsiedlungsvorhaben in der Region. Die IHK akzeptiert

demgegenüber das SB-Warenhaus sowie auch den geplanten Fachmarkt für Unterhaltungselektronik.

Soweit sich die Stellungnahmen gegen die Ansiedlung eines Spielwaren- und eines Babyfachmarktes wendet, ist den Anregungen bereits Rechnung getragen, nachdem diese Nutzungen nicht mehr zugelassen werden.

Die Problematik der Zulassung zentrenrelevanten Einzelhandels außerhalb der Innenstadt ist der Stadt Ludwigshafen durchaus bewusst. Allerdings hält es die Stadt Ludwigshafen für erforderlich, zur Stärkung ihrer oberzentralen Funktion die in Ludwigshafen vorhandenen Angebotsdefizite durch eine gezielte Ansiedlung zu mindern, um wieder verstärkt Kaufkraft in Ludwigshafen zu binden. Entsprechend den Ergebnissen des Einzelhandelsgutachtens können wesentliche Teile des prognostizierten Umsatzes des Vorhabens durch eine verstärkte Kaufkraftbindung, d.h. durch eine Minderung des Abflusses in das Umland, gewonnen werden. Die Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren werden im Gutachten in einer Größenordnung prognostiziert, der weder für den Einzelhandel existenzgefährdend ist noch die Funktionsfähigkeit der Innenstadt oder der Stadtteilzentren bedrohen könnte. Die Stadt Ludwigshafen hält daher die ohnehin untergeordneten nachteiligen Umsatzauswirkungen für den innerstädtischen Einzelhandel im Interesse einer Stärkung der raumordnerischen Funktion der Gesamtstadt für vertretbar.

Von der Handwerkskammer und vom Einzelhandelsverband wird angeführt, dass die Planung gegen das im LEP III verankerte städtebauliche Integrationsgebot verstößt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Abweichung vom städtebaulichen Integrationsgebot durch die Oberste Landesplanungsbehörde in ihrer Entscheidung über die beantragte Zielabweichung vom 28.05.2004 genehmigt wurde. Eine raumordnerisch relevante Beeinträchtigung der Funktion benachbarter zentraler Orte und deren Versorgungsbereiche tritt gemäß den Ergebnissen des Einzelhandelsgutachtens (gesa, 2003) nicht ein.

Die Flächen für Dienstleistungsgewerbe, Sport und Gastronomie werden von der IHK ebenfalls im Sinn einer unerwünschten Agglomerationswirkung und innenstadttypische Angebotsstruktur kritisch beurteilt: Am Standort „westlich B 9“ wird aus Sicht der IHK eine innenstadtähnliche Nutzungsvielfalt geschaffen, die die Wettbewerbswirkungen auf zentrale Versorgungsstandorte der Stadt und ihrer Stadtteile erheblich verstärken wird.

Entgegen der Ansicht der IHK sind allerdings allenfalls 1.500 m² Geschossfläche für Dienstleistungen in diesem Zusammenhang relevant, da von den 2.000 m² zulässiger Geschossfläche für Anlagen für Sport keine negativen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsstandorte der Stadt bzw. der Stadtteile ausgehen werden. Der Bebauungsplan beschränkt die Flächen für Dienstleistungsgewerbe und Gastronomie zusammengerechnet auf insgesamt maximal 1500 m² Geschossfläche.

Formal betrachtet verlangt § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 8 BauGB bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die besondere Berücksichtigung der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung. Gemeint ist hiermit die Versorgung der Bevölkerung mit Handelsgütern, die den kurz-, mittel- und langfristigen Bedarf decken. Eine nähere Ausformung hierzu findet sich dann in § 11 Abs. 3 Satz 2 BauNVO, wo auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde abgestellt wird. Hiermit ist allein die Sicherung der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung durch das Warenangebot gemeint (§ 11 Abs. 3 Satz 4 2. Halbsatz BauNVO). Hieraus folgt, dass es bei der Frage der Zentrenrelevanz lediglich auf das Warenangebot ankommt, jedoch nicht auf Dienstleistungen. Der Begriff der Zentrenrelevanz bzw. der zentrenrelevanten Sortimente steht in Beziehung zu den Auswirkungen auf die Zentrenstruktur, die allein durch ein bestimmtes Warenangebot ausgelöst werden. Somit lässt sich abschließend festhalten, dass es den Begriff der Zentrenrelevanz im Zusammenhang mit Dienstleistungen nicht gibt. Die gesetzlichen Vorschriften stellen auch nicht auf eine irgendwie geartete „Zentrenrelevanz“ von Dienstleistungen ab. Diese haben nach der rechtlichen Betrachtung keine Auswirkungen.

Dennoch ist - je nach Art der Dienstleistung - die Aussage der IHK, dass diese Nutzungen Teil einer innenstadttypischen Nutzungsvielfalt sein können, grundsätzlich richtig. Ähnlich wie die Verkaufsflächen sind jedoch auch die Dienstleistungsangebote als üblicher und für den wirtschaftlichen Betrieb eines SB-Warenhauses notwendiger Bestandteil des Gesamtangebotes zu betrachten. Zugleich erwächst die Bedeutung dieser ergänzenden Nutzungen für den Kunden im wesentlichen aus der Angliederung an das SB-Warenhaus. Gemäß den Aussagen des Einzelhandelsgutachters gesa, der die Problematik der Dienstleistungsnutzung in Zusammenhang mit der Shop-Zone nochmals in einer eigenen Stellungnahme vom 21.06.2004 behandelt hat, werden die Dienstleistungsflächen von Kunden als ergänzende Funktion zum SB-Warenhaus wahrgenommen. Die Einkaufsaktivitäten werden vom SB-Warenhaus bestimmt. Die Shopzone (Verkaufsflächen und Dienstleistungen) repräsentiert Einrichtungen, die auf Mitnahmeeffekte zielen. Der räumliche Einzugsbereich der Nutzungen der Shopzone (deckt sich demzufolge mit dem räumlichen Einzugsbereich des SB-Warenhauses; die Umsätze werden mit allen Kunden aus dem Einzugsbereich getätigt. Es ist nicht anzunehmen, dass Kunden alleine wegen der Nutzungen in der Shopzone das Planungsgebiet aufsuchen werden. Dem entsprechend werden die räumlichen Auswirkungen auf das Stadtzentrum und die Stadtteilzentren nicht über die räumlichen Auswirkungen des SB-Warenhauses hinausgehen und dürften laut gesa somit als unbedenklich zu beurteilen sein.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass Ludwigshafener Bürger auch bisher schon in bestehenden SB-Warenhäusern mit angegliederten Shopzonen in Ludwigshafen und Umgebung einkaufen was z.T. auch für die erheblichen Kaufkraftabflüsse ursächlich war. Diese Kaufkraft, die auch bisher weder dem Stadtzentrum noch den Stadtteilzentren zur Verfügung standen, werden lediglich im Umfang entsprechend des Einzelhandelsgutachtens (gesa 2003) umgelenkt.

Anregungen zum Themenkomplex "Verkehr"

Die Verbandsgemeinde Maxdorf weist darauf hin, dass das vorhandene Straßensystem, insbesondere im Bereich der L 527, schon derzeit überlastet und mit der Errichtung des Fachmarktzentrums total überfordert sein wird.

Die Auswirkungen des geplanten SB-Warenhauses auf das Verkehrsnetz wurden im Zuge des Verfahrens gutachterlich geprüft (vgl. Kap. 7.1.2). Gemäß der Verkehrsuntersuchung (Masuch+Olbrisch, 2003) kann sich durch die Realisierung des geplanten Vorhabens und der dadurch nahezu gegebenen Gesamtbelegung des Gebietes insbesondere am Knotenpunkt L 527/Oderstraße ein Leistungsfähigkeitsdefizit ergeben. Eine Behebung des Leistungsfähigkeitsdefizites kann jedoch durch ergänzende verkehrstechnische und verkehrlenkende Maßnahmen, die eine verstärkte Nutzung der Parallelfahrbahn zur B 9 bewirken sollen, erreicht werden. Die verkehrsabhängige Schaltung der Signalanlagen an den Rampen der Anschlussstelle der L 527 an die B 9 sowie am Knoten L 527/Oderstraße wurde bereits realisiert. Ergänzend ist noch eine Vorwegweisungs- und Hinweisbeschilderung zur Lenkung der Kundenverkehrsströme auf die Parallelfahrbahn der B 9 und die Saalestraße sowie eine Erweiterung der Oderstraße um eine Fahrspur zwischen der Dürkheimer Straße und dem geplanten Kreisverkehrsplatz am SB-Warenhaus vorgesehen.

Mit Durchführung der geplanten Maßnahmen ist für normale Einkaufstage und Einkaufszeiten eine ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit sichergestellt; die Befürchtungen der Gemeinde Maxdorf sind unbegründet. Lediglich bei außergewöhnlichen Ereignissen (Tagespitzenzeiten insbesondere vor Feiertagen) können kurzzeitige örtlich eng begrenzte Verkehrsstauungen nicht ausgeschlossen werden. Das Erschließungssystem kann aber auf solche Sonderereignisse aus Gründen mangelnder Flächenverfügbarkeit und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht ausgelegt werden und werden deshalb hingenommen, zumal die Verlängerung der Ladenöffnungszeiten zumindest mittelfristig erwarten lässt, dass es zu einer zeitlichen Entflechtung der Einkaufsgewohnheiten und somit auch zu einer Entflechtung der Tagesspitzenverkehre kommen wird.

Vom Straßen- und Verkehrsamt wird eine Begrenzung der zulässigen Höhe von Werbeanlagen auf 20 m gefordert.

Eine Begrenzung kann im Flächennutzungsplan nicht erfolgen, die Anregung wird darum Bebauungsplanverfahren behandelt.

Anregungen zum Themenkomplex "Auswirkungen auf Natur und Landschaft"

Hinsichtlich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft wurde vom Verband Deutscher Sportfischer, Landesverband Rheinland-Pfalz, angeregt, eine Minimierung

der Oberflächenversiegelung anzustreben, eventuell durch die Verwendung von durchlässigen Materialien.

Die Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz (GNOR) fordert eine Ausgleichsfläche für die Versiegelung durch Baukörper und versiegelten Verkehrsflächen. Weiterhin wird eine Befestigung der Stellplatzflächen mit Rasengittersteinen, eine Fassadenbegrünung (empfehlenswert ist die Verwendung von Efeu) und eine Pflanzung von Obstbäumen für die Stellplatzflächen gefordert. Die Randeingrünung ist nur mit landschaftstypischen Gehölzen auszuführen. Zum Affengraben wird angeführt, dass die bisher vorgesehenen Maßnahmen den Artenschutzerfordernissen nicht gerecht werden. Insbesondere seien die deplazierten Gehölzanpflanzungen zu beseitigen.

Die Naturfreunde Rheinland-Pfalz fordern, dass mit dem Baubeginn zum Schutz der auf der Brachfläche brütenden Vögel (u.a. Rebhühner) nicht vor Beendigung der Brutzeit begonnen werden darf. Zum Affengraben ist bei Baubeginn eine Abgrenzung in Form eines Bauzaunes zu errichten, um das Befahren, die Ablagerung von Baumaterialien und vor allem den Eintrag von Baumüll wirksam zu unterbinden. Der anfallende Müll muss korrekt getrennt und entsorgt werden.

Den Anregungen kann auf der Ebene des Flächennutzungsplanes nicht Rechnung getragen werden. Sie werden im Rahmen des Bebauungsplanes behandelt.

8.3. Öffentliche Auslegung

Die öffentliche Auslegung des Flächennutzungsplanentwurfes mit Erläuterung fand in der Zeit vom 26.04.2004 bis 25.05.2004 statt.

Im Rahmen der Offenlage wurden Anregungen von Bürgern aus dem Wohngebiet östlich der B 9 vorgebracht.

Anregungen von Bürgern aus dem Wohngebiet östlich der B 9

Die Anregungen der Bürger beziehen sich nicht auf die geänderte Darstellung (Zentrenrelevanz), sondern auf das Verfahren.

Es wird kritisiert, dass der Flächennutzungsplan in seinem Detaillierungsgrad über das für einen FNP gebotene Maß hinaus reicht. In den Aussagen seien teilweise Vorwegnahmen der Aussagen der verbindlichen Bauleitplanung enthalten.

Dem ist entgegen zu halten, dass der Änderung des Flächennutzungsplanes ein wenn auch nicht abschließend, so doch weitreichend konkretes Planungsvorhaben zu Grunde liegt, das Auswirkungen über das Plangebiet hinaus entfalten wird. Da der Bebauungsplan im Parallelverfahren entwickelt ist, macht es Sinn auf die sehr konkreten Untersuchungsergebnisse im Bebauungsplanverfahren bereits auf der übergeordneten Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung zurück zu greifen und

daraus Rückschlüsse auf die Lösbarkeit der Probleme in den nachgelagerten Verfahren zu ziehen. Eine Vorwegnahme der Aussagen des Bebauungsplanes ist damit nicht verbunden. Vielmehr wird ein sehr enger Rahmen vorgegeben, in dem sich der Bebauungsplan später bewegen kann.

Sofern sich die Anregungen auf einzelne missverständliche Formulierungen beziehen, wurde ihnen durch redaktionelle Änderungen Rechnung getragen.

Es wird weiterhin kritisiert, dass in der Offenlage die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens fehlten.

Hierzu ist festzustellen, dass die Offenlage unter der ausdrücklich formulierten Annahme erfolgte, dass die Darstellungen mit dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens vereinbar sein werden.

Diese Annahme trifft zu. Eine mit dem raumordnerischen Entscheid nachträglich festgestellte Unvereinbarkeit hätte eine erneute Offenlage zur Folge gehabt.

Eine Verletzung des Anpassungsgebotes an die übergeordnete Planung liegt nicht vor, eine erneute Offenlage mit den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich.

8.4. Zusammenfassende Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Vorteile der Planung:

Durch die Planung wird die Ansiedlung eines SB-Warenhauses in einem klar umrissenen Rahmen ermöglicht. Dadurch kann die Kaufkraftbindung des Oberzentrums Ludwigshafen erhöht, der Kaufkraftabfluss weiterhin gemindert werden. Versorgungsdefizite in diesem Segment werden abgebaut. Die der Planung nach zulässigen Fachmärkte tragen ebenfalls dazu bei, Versorgungsdefizite abzubauen.

Darüber hinaus können durch eine Ansiedlung neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Der an die Planung gebundene Verkauf der Grundstücke trägt zur Entlastung der angespannten städtischen Haushaltslage bei.

Nachteile der Planung:

Durch die Ansiedlung eines SB-Warenhauses mit seiner Shopzone erhöht sich der Konkurrenzdruck auf die Zentren der City, der Ortsteile und teilweise auch der Umlandgemeinden.

Mit der Ansiedlung eines großflächigen, zentrenrelevanten Einzelhandels ist gegenüber dem bislang nach dem geltenden Flächennutzungsplan und dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr.538 „Westlich B9“ zulässigen nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel ein geringfügiger Mehrzuwachs an Verkehr und Emissionen verbunden.

Abwägung der Belange:

Die nachteiligen Auswirkungen der Planungen wurden ausführlich untersucht. Die zu erwartenden Umsatzverteilungen liegen für alle Versorgungsbereiche und alle geplanten Sortimente in einem hinnehmbaren Bereich. Durch enge planerische Vorgaben hinsichtlich Sortiment und Verkaufsflächen werden die Auswirkungen auf den Einzelhandel begrenzt.

Die technischen Untersuchungen wurden auf einen langfristigen Planungshorizont ausgelegt (2015). Die Verkehrsuntersuchungen haben ergeben, dass der Verkehrszuwachs bewältigt werden kann. Die Gutachten zur Luftschadstoff- und Lärmentwicklung haben belegt, dass sich durch das Vorhaben nur geringfügige Veränderungen ergeben. Die mitunter vorhandenen hohen Vorbelastungen können dem geplanten Vorhaben nicht ursächlich angerechnet werden, sondern sind vielmehr einer großräumigen Gesamtsituation geschuldet. Dabei ist außerdem zu berücksichtigen, dass auch ohne eine Planänderung die Realisierung von großflächigem Einzelhandel zulässig wäre, was den ohnehin schon geringen Emissionszuwachs zusätzlich relativiert.

Nach eingehender Prüfung und Abwägung aller Belange und Anregungen kommt die Stadt Ludwigshafen daher zu dem Ergebnis, dass die Vorteile der Planung überwiegen.

9.0 Zusammenfassung

Zur Stärkung der oberzentralen Funktion Ludwigshafen sowie zur Verbesserung der bislang unzureichenden Kaufkraftbindung strebt die Stadt Ludwigshafen eine nachhaltige Stärkung des Einzelhandels an.

Die Ergebnisse der von der Stadtverwaltung Ludwigshafen durchgeführten Einzelhandelsuntersuchungen haben aufgezeigt, dass insbesondere die Betriebsform des SB-Warenhauses in Ludwigshafen lange Zeit kaum vertreten war. Gerade in diesem Sektor geht der Stadt viel Kaufkraft an die umgebenden SB-Warenhäuser in Mutterstadt, Frankenthal und Bobenheim sowie auch an SB-Warenhäuser auf der rechtsrheinischen Seite verloren.

Die Stadt Ludwigshafen ist sich bewusst, dass in der Innenstadt Flächenpotenziale für eine verstärkte Einzelhandelsansiedlung bestehen. Die Flächenpotenziale eignen sich aber nicht für den Betriebstyp des SB-Warenhauses in dieser Größenordnung. Aufgrund des Flächenbedarfes und der mit dieser Angebotsform angesprochenen Kundenkreise kommt nur ein Standort in verkehrsgünstiger Lage in Frage.

Auch im Bereich der Fachmärkte bestehen in verschiedenen Segmentsbereichen erhebliche Defizite in der Stadt Ludwigshafen sowohl in Hinblick auf den Angebotsumfang als auch auf die Kaufkraftbindung.

Daher besteht seitens der Stadt Ludwigshafen das Interesse zur Ansiedlung eines weiteren SB-Warenhauses sowie von Fachmärkten in den bislang nicht ausreichend vorhandenen Segmentsbereichen. Eine geeignete Fläche zur Umsetzung dieser Zielsetzung steht im Bereich des Gewerbegebietes "Westlich B 9" im Stadtteil Oggersheim zur Verfügung.

Die Fa. HBB Gewerbebau Projektgesellschaft Ludwigshafen mbH & Co. KG beabsichtigt in Umsetzung der städtischen Zielsetzungen im Gewerbegebiet "Westlich B 9" die Entwicklung eines SB-Warenhaus und angegliederten Fachmärkten. Das Vorhaben wird dabei eine Gesamtverkaufsfläche von maximal 15.000 m² Verkaufsfläche aufweisen.

Die räumlichen Auswirkungen des Vorhabens wurden in einer Potenzial- und Wirkungsanalyse durch die gesa Gesellschaft für Handels-, Standort- und Immobilienberatung mbH gutachterlich untersucht.

Das geplante SB-Warenhaus wird in seiner geplanten Größenordnung zu einer merklich höheren Kaufkraftbindung innerhalb des Einzugsgebietes und damit zur Minderung des heute noch in Ludwigshafen bestehenden Kaufkraftabflusses beitragen. Die projektinduzierten Umsatzveränderungen bei den bestehenden Anbietern im Stadtgebiet sowie den Umlandgemeinden im Einzugsgebiet liegen überwiegend deutlich unterhalb der kritischen 10 %-Marke. Die Aufgaben der Nahversorgung der bestehenden Anbieter werden daher in keiner Weise gefährdet.

Durch einen Fachmarkt für Unterhaltungselektronik kann in erheblichem Maße bislang abfließende Kaufkraft gebunden werden. Fast die Hälfte des Umsatzpotenziales ergibt sich aus der zusätzlichen Kaufkraftbindung. Die Umverteilungswirkung eines zusätzlichen Fachmarktes für Unterhaltungselektronik führt zu Umsatzminderungen von ca. 9 % bei den bestehenden Anbietern. Diese Umsatzminderungen sind nicht existenzgefährdend und damit hinnehmbar.

Bei den Fachmärkten für Bettwaren/Matratzen bestehen innerhalb des Marktgebietes nur Teilversorgungsmöglichkeiten. Die Segmente Betten und Matratzen werden nur in unzureichendem Umfang oder überhaupt nicht angeboten, so dass derzeit ein entsprechender Kaufkraftabfluss gegeben ist. Bei einer Schließung der vorhandenen Angebotslücken sind die Auswirkungen auf die örtliche Besitzstrukturen gering. Relevante Umsatzminderungen im Innenstadtbereich von Ludwigshafen ergeben sich nicht.

Der Fachmarkt für Kfz-Zubehör hat keine Zentrenrelevanz und ist bereits derzeit planungsrechtlich zulässig.

Bei Realisierung des geplanten Vorhabens werden bestehende Versorgungsstrukturen in keinsten Weise gefährdet werden. Die durch die einzelnen Fachmärkte induzierten Auswirkungen sind vertretbar.

Die durch das Vorhaben ausgelösten Veränderungen der Verkehrsströme können weitgehend im bestehenden Straßennetz aufgefangen werden. Für verschiedene Knotenpunkte werden jedoch verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich, mit denen insbesondere eine verstärkte Nutzung der Parallelfahrbahn zur B 9 bewirkt werden soll.

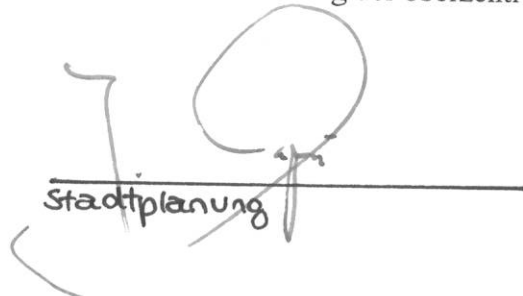
Das erhöhte Verkehrsaufkommen wird in den betroffenen Straßenräumen zu einer Erhöhung der Emissionspegel führen. Die Erhöhung der Emissionspegel zeichnet sich jedoch als gering ab. Die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen scheint demnach nicht gegeben. Im Bebauungsplanverfahren ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen.

Durch den Bebauungsplan 538 "Oggersheim, Westlich B 9" sind für das Planungsgebiet bereits weitreichende Eingriffe in Natur und Landschaft zulässig. Durch das geplante Vorhaben wird es nach derzeitigem Planungsstand zu einer geringfügigen Überschreitung der bislang zulässigen Eingriffe kommen. Diese möglichen geringfügigen zusätzlichen Eingriffe in Natur und Landschaft sind auf der Planungsebene des Flächennutzungsplanes nicht bedeutsam.

Soweit im Rahmen der Konkretisierung der Planung keine Reduzierungen der Eingriffssituationen erreicht werden können, sind im Zuge des Bebauungsplanverfahrens zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen festzulegen.

Zusammenfassend ergibt sich, dass durch die Planänderung keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung zu erwarten sind. Ebenso ergeben sich keine relevanten negativen Umweltauswirkungen.

Vielmehr erlaubt die Planänderung eine Schließung bestehender Angebotslücken im Einzelhandel und eine verstärkten Kaufkraftbindung in Ludwigshafen und trägt damit zu einer Stärkung der oberzentralen Funktion bei.

A handwritten signature in black ink is written over a horizontal line. Below the line, the word "Stadtplanung" is printed in a sans-serif font. To the left of the signature, there is a large, stylized handwritten mark that resembles a '7' or a similar symbol.

Stadtplanung

LITERATUR

- Planungsgemeinschaft Rheinpfalz (1989):
Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz, Mannheim
- Planungsgemeinschaft Rheinpfalz (2002):
Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz - Entwurf, Mannheim
- Staatskanzlei Rheinland-Pfalz (1995)
Landesentwicklungsprogramm III; Mainz
- Stadt Ludwigshafen am Rhein (1999)
Flächennutzungsplan; Ludwigshafen
- Stadt Ludwigshafen am Rhein (1998)
Bebauungsplan Nr. 538, Oggersheim, Westlich B 9; Ludwigshafen
- Landschaftsarchitekt Siegfried Olschewski (1997)
Landespflegerischer Planungsbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 538, Ludwigshafen –
Oggersheim, Westlich B 9; Ludwigshafen
- Ingenieurbüro Masuch + Olbrisch (2003)
Fachmarktzentrum westlich B 9, Ludwigshafen-Oggersheim - Verkehrstechnische
Stellungnahme; Oststeinbek
- Gesellschaft für Handels-, Standort- und Immobilienberatung mbH (gesa) (2003):
Gutachterliche Stellungnahme – Potenzial- und Wirkungsanalyse für ein
Fachmarktzentrum in 67071 Ludwigshafen-Oggersheim, Westlich B 9; Hamburg
- IBES Baugrundinstitut GmbH (1997)
Gutachterliche Stellungnahme zur Versickerung von Oberflächenwasser;
Neustadt/Wstr.
- Arbeitsgruppe Klima – Luft – Lärm, Universität Trier (1997)
Klimatologische Untersuchung im Plangebiet „Westlich B 9“ in Ludwigshafen am
Rhein – Abschlussbericht; Trier
- Einzelhandel in Ludwigshafen, Bestandsaufnahme 2001, Berichte zur
Stadtentwicklung Heft B9/2001
- Einzelhandelskonzeption 2003, Konzepte zur Stadtentwicklung Heft K1 /2003
- HC Hamann Consult AG, Lärmtechnische Untersuchung zur geplanten Ansiedlung
des HBB-Fachmarktzentrums Westlich B9 in Ludwigshafen Oggersheim (2003);
Dresden

HC Hamann Consult AG, Nachtrag zur lärmtechnischen Untersuchung zur geplanten
Ansiedlung des HBB-Fachmarktzentrums Westlich B9 in Ludwigshafen Oggersheim
(2003); Dresden

Land Rheinland-Pfalz
Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
Neustadt a.d. Weinstraße
Zur Entscheidung
vom **30. Sep. 2004**
Az.: **43/405-02 LU-0/FNP-A9**