

**Stellungnahme zum Bebauungsplan FT-Eppstein, Industriegebiet Am Römig,  
2. Abschnitt und Vertrag zur Gewerbeflächenentwicklung Ludwigshafen-  
Frankenthal Nördlich A 650**

KSD 20124693

---

**A N T R A G**

Der Bau- und Grundstücksausschuss möge wie folgt beschließen:

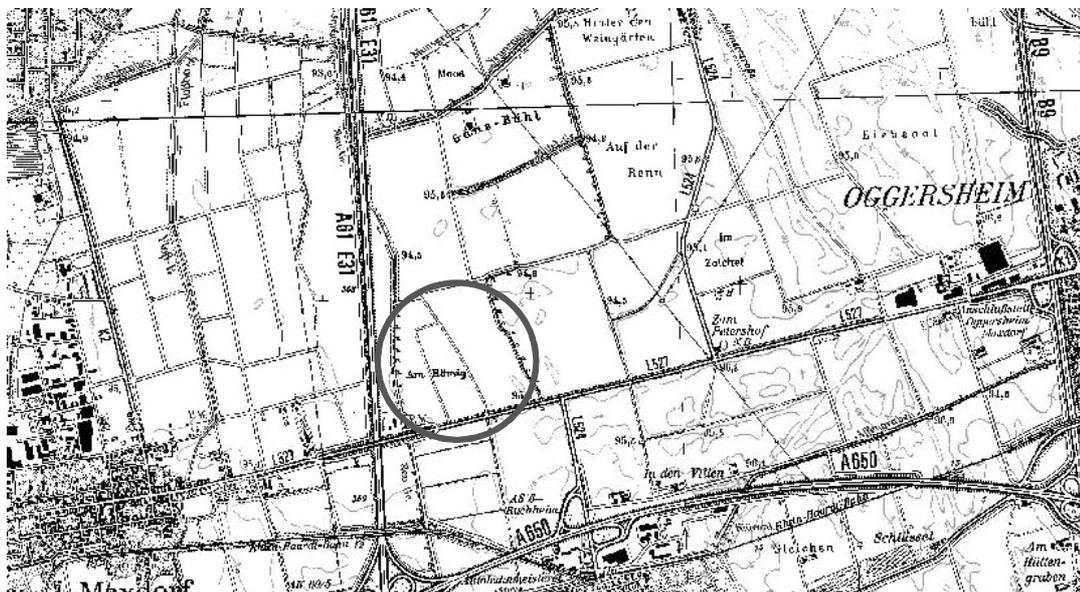
1. Der Stellungnahme der Verwaltung zum Bebauungsplan der Stadt Frankenthal „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ wird unter den Punkt 2 genannten Voraussetzungen zugestimmt. Die Stellungnahme soll der Stadtverwaltung Frankenthal umgehend übersandt werden.
2. Der Bau- und Grundstücksausschuss stimmt dem Vertrag zur Gewerbeflächenentwicklung Ludwigshafen-Frankenthal Nördlich A 650 und „Am Römig“ zu und macht seine grundsätzliche Zustimmung zum Bebauungsplan „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ und damit zur Gewerbegebietsentwicklung in Frankenthal von dem Abschluss des Vertrages zwischen der Stadt Ludwigshafen und der Stadt Frankenthal abhängig.
3. Die Stadt Ludwigshafen am Rhein verpflichtet sich, umgehend die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die vorgenannten Erschließungsanlagen zu schaffen, sofern sie im Gebiet der Stadt liegen.

## I Sachstand

Die Stadt Ludwigshafen ist aufgefordert worden, zum Entwurf des Bebauungsplans der Stadt Frankenthal für die Gemeinde Eppstein (in der Fassung vom 22.10.2012) eine Stellungnahme abzugeben. Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme wurde in Absprache mit der zuständigen Behörde bis zum 22.01.2013 verlängert.

Das Planungsgebiet befindet sich im südwestlichen Gemarkungsbereich von Frankenthal, südlich des Stadtteils Eppstein.

Westlich des Plangebiets verläuft die Autobahn A 61 und südlich die A 650, die sich am Autobahnkreuz Ludwigshafen südwestlich des Plangebiets kreuzen. Das Plangebiet grenzt unmittelbar nördlich an die L 527 an. Im Westen bildet der Belchgraben die Begrenzung.



Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Stadt Frankenthal ist nördlich der L 527 eine gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Nachdem bereits durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ eine konkrete Ansiedlungsabsicht (Kartoffel Kuhn) planungsrechtlich abgesichert wurde, soll nun durch den Bebauungsplan „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ die planungsrechtliche Grundlage für die Ansiedlung eines weiteren Betriebes geschaffen werden. Es handelt sich dabei um ein Handelsunternehmen, welches ein Logistikzentrum für Lebensmittel errichten möchte.

Durch den Bebauungsplan „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ wird der Bebauungsplan „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 1. Abschnitt“ im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen geändert, um die Planung der Verkehrsanlagen an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen.

Im Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz (2004) ist das Gebiet als geplante Siedlungsfläche Industrie, Dienstleistung und Gewerbe ausgewiesen. Die angrenzenden Flächen auf Ludwigshafener Gemarkung sind ebenfalls als geplante Siedlungsfläche Industrie, Dienstleistung und Gewerbe dargestellt. Dabei soll die Entwicklung der Gesamtfläche gemäß der Begründung und Erläuterung im Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz 2004 als sogenannter „Regionaler Entwicklungspark“ in interkommunaler Abstimmung erfolgen. Im Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen ist die südlich angrenzende Fläche als „G“ Gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Im Entwurf zum Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar (derzeit im regionalen Abstimmungsverfahren) ist

für die Gesamtfläche in beiden Gebietskörperschaften „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen, Logistik“ als Ziel ausgewiesen. Zur Vorrangausweisung selbst gibt es seitens der Stadt Ludwigshafen eine Stellungnahme an den Verband Region Rhein-Neckar, die im Rahmen der Beteiligung vom Verband noch zu diskutieren ist.

## **II Stellungnahme**

Es bestehen gegen die geplante Nutzung im zweiten Bauabschnitt des Industriegebietes Am Römig der Stadt Frankenthal keine grundsätzlichen Bedenken. Allerdings sind im Rahmen der Bauleitplanung mehrere Aspekte abzuarbeiten und einer Klärung zuzuführen.

Ohne die Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Gesichtspunkte und ohne eine schriftliche, verbindliche Vereinbarung (Vertrag) zur Realisierung der notwendigen verkehrlichen Ausbaumaßnahmen zwischen den Städten Ludwigshafen und Frankenthal kann die Stadt Ludwigshafen dem Bebauungsplan jedoch nicht zustimmen.

Aus Sicht der Raumordnung besteht für die Gewerbeflächen nördlich der A650 auf Frankenthaler und Ludwigshafener Gemarkung das Ziel einer interkommunalen gewerblich-industriellen Entwicklung (gültiger Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz 2004) bzw. im Entwurf zum Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar ist für die Gesamtfläche in beiden Gebietskörperschaften „Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen, Logistik“ als Ziel vorgeschlagen.

Wegen der nun kurzfristig vorgesehenen Ansiedlungen auf Frankenthaler Seite ist eine zeitgleiche Entwicklung der Flächen beider Nachbarstädte nicht möglich. Der Stadt Ludwigshafen ist es selbstverständlich nicht daran gelegen, die zeitlich früheren Entwicklungen in Frankenthal zu behindern. Es muss daher aber umso mehr sichergestellt sein, dass mögliche spätere Entwicklungen auf Ludwigshafener Gemarkung im Sinne des noch endgültig abzustimmenden regionalplanerischen Ziels und des Flächennutzungsplans der Stadt Ludwigshafen für die Zukunft nicht eingeschränkt, erschwert oder sogar verhindert werden. Die Stadt Ludwigshafen darf dabei zudem bei Entwicklung ihrer Flächen keine Folgekosten zu tragen haben, für die die Stadt Frankenthal mit ihren Ansiedlungen Auslöserin ist.

Aufbauend auf die im Juni 2012 bereits im Rahmen der vorzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vorgelegten Stellungnahme der Stadt Ludwigshafen geben wir folgende Hinweise bzw. machen wir folgende Bedenken geltend:

### ***Lärmschutz***

1. Gegenüber dem Vorentwurf des Bebauungsplans 'Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt' in der Fassung vom 2. April 2012 wurde die Festsetzung von Zusatzkontingenten (LEK zus) für einzelne Immissionsorte ergänzt. Auch wenn dieses Vorgehen eine der Möglichkeiten ist, die die DIN 45691 zur Schallkontingentierung eröffnet, steht die Eindeutigkeit der Festsetzung in Frage. Aufgrund der unterschiedlichen Lage zum Plangebiet werden verschiedene Zusatzkontingente an einem Teil der untersuchten Immissionsorte festgesetzt, was prinzipiell auch möglich ist. Nicht eindeutig geregelt ist, welche Zusatzkontingente für die Immissionsorte zwischen diesen festgelegten Immissionsorten gelten. Dies ist zu überprüfen und darzulegen.
2. Wie seitens der Stadt Ludwigshafen angeregt, wird in der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans auch die künftig zu entwickelnde Gewerbefläche auf Ludwigshafener Gemarkung durch Berücksichtigung bei der Beurteilung der Vorbelastung verschiedener externer Immissionsorte ausreichend beachtet. Bei der Bewertung der schutzwürdigen Nutzungen innerhalb der Gewerbeflächen auf Frankenthaler Gemarkung wird gemäß Begründung davon ausgegangen, dass es keine immissionsrelevante Vorbelastung von außen gibt. Hierfür fehlt die Auseinandersetzung mit der möglichen Vorbelastung auch durch die nahegelegene künftige Ludwigshafener Gewerbefläche, die im Rahmen der Gesamtentwicklung im Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen dargestellt wurden. Dies ist zu überprüfen und darzulegen.

3. In Kapitel 8.7 'Verkehrerschließung' der Begründung zum Bebauungsplan wird festgestellt, dass nach vollständiger Bebauung des Gebietes mit einem Aufkommen von 480 LKW zuzüglich dem Verkehr der ca. 600 Beschäftigten zu rechnen ist. Zudem ist dargelegt, dass insbesondere der Auslieferungsverkehr der schon feststehenden Nutzung in den frühen Morgenstunden erfolgen soll, d.h. insbesondere der erwartete LKW-Verkehr wird sich nicht über den ganzen Tageszeitraum verteilen, sondern sich möglicherweise sogar in einem schalltechnisch ungünstigen Zeitraum, also vor 6.00 Uhr morgens, konzentrieren.  
Zur Berücksichtigung der Verkehrsemissionen werden auf Basis einer Verkehrsprognose für das Jahr 2025 Lärmpegelbereiche innerhalb des Plangebietes definiert, die bei der Konstruktion der Außenbauteile von Gebäuden zu berücksichtigen sind. In der Erläuterung zum Verkehrslärmschutz wird jedoch nicht deutlich, ob die Auswirkungen der Verkehrszunahme aufgrund der künftigen Nutzung im Geltungsbereich des Bebauungsplans auch hinsichtlich der außergebietlichen Nutzungen / Immissionsorte vertraglich sind. Dies ist zu ergänzen und zu berücksichtigen.
4. Wir weisen darauf hin, dass die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegten Daten (DTV2005 bzw. DTV2009) veraltet sind. Aus der im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung erstellten verkehrstechnischen Untersuchung ('Stadt Frankenthal und Stadt Ludwigshafen, Verkehrstechnische Untersuchung, Gewerbegebiete nördlich und südlich der L 527', Modus Consult Ulm GmbH, 2012) geht hervor, dass die dem Schallgutachten zugrunde gelegten, nach der Shell-Studie hochgerechneten, Verkehrsdaten nicht mit den aktuell ermittelten übereinstimmen. Z.T. werden die Verkehrsmengen bereits heute – ohne die Berücksichtigung der Planungen auf Frankenthaler bzw. Ludwigshafener Gebiet – deutlich überschritten.  
Es ist, unter Berücksichtigung der aktuellen Zahlen, darzulegen, wie mit der aufgrund der Verkehrszunahme zu erwartenden höheren Schallbelastung umgegangen werden soll.

### *Verkehrliche Erschließung*

Die Aussagen zur verkehrlichen Erschließung in der Begründung zum Bebauungsplan 'Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt' wurden durch ein Gutachten erarbeitet, welches gemeinsam von den Städten Ludwigshafen und Frankenthal beauftragt und betreut wurde ('Stadt Frankenthal und Stadt Ludwigshafen, Verkehrstechnische Untersuchung, Gewerbegebiete nördlich und südlich der L 527', Modus Consult Ulm GmbH, 2012). Die Belange der Stadt Ludwigshafen flossen somit in dieses Gutachten ein. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Sicherstellung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit können somit im Grundsatz als geeignet beurteilt werden. Zu berücksichtigen sind bei dem Bebauungsplan allerdings im Einzelnen folgende Gesichtspunkte:

1. Durch das Gewerbegebiet „Am Römig“ sind in verkehrlicher Hinsicht insbesondere Auswirkungen auf die L524 und in deren Verlauf auch auf die Ortsdurchfahrt des Stadtteils Ruchheim zu erwarten. Das Gutachten enthält dazu zwar grundsätzliche Aussagen, jedoch sind in der Begründung und Abwägung zum Bebauungsplan die Auswirkungen insbesondere auf den Stadtteil Ruchheim deutlicher herauszuarbeiten bzw. zusammenzufassen.
2. Während die konzeptionellen Überlegungen zur Verkehrerschließung von der Stadt Ludwigshafen mitgetragen werden können, sieht die Stadt Ludwigshafen die zwingende sachliche und rechtliche Abhängigkeit zwischen der Realisierung des Bebauungsplanes und der Umsetzung des Erschließungskonzeptes. Ungeachtet einer potentiellen Zufahrt zum Gewerbegebiet auf Ludwigshafener Gemarkung im Zuge der L524 schlägt das Verkehrsgutachten den Umbau des bestehenden Kreisverkehrs L524/L527 zu einem signalgeregelten Knotenpunkt sowie den Umbau der beiden Autobahnanschlussäste an die A650 vor. Diese Maßnahmen müssen laut Gutachten umgesetzt sein, um die Erschließung des Gewerbegebietes „Am Römig“ sicher zu stellen. Dies bedeutet, dass für die Genehmigung eines Vorhabens auf der Grundlage des Bebauungsplanes die vorgenannten Maßnahmen umgesetzt sein müssen, um die Voraussetzung einer

gesicherten Erschließung entsprechend § 30 Abs. 1 BauGB erfüllen zu können. Sollte die Stadt Frankenthal weiterhin daran festhalten den Bebauungsplan „Am Römig“ als Satzung zu beschließen, bevor die Realisierung der o.g. Maßnahmen gesichert ist, ist diese Abhängigkeit und Bedingung in der Begründung zum Bebauungsplan darzulegen und im Bebauungsplan festzusetzen (§ 9 Abs. 2 BauGB).

3. Für die notwendigen verkehrlichen Maßnahmen ist zum jetzigen Zeitpunkt weder Baurecht geschaffen noch sind die dazu notwendigen Planverfahren eingeleitet. Ebenfalls ist die Frage der Grundstücksverfügbarkeit noch nicht endgültig geklärt. Darüber hinaus sind die Umbaumaßnahmen mit finanziellem Aufwand verbunden, dessen Höhe und Kostenträgerschaft noch nicht geregelt ist. Deshalb ist durch den Veranlasser bzw. durch die Stadt Frankenthal Sorge dafür zu tragen, dass auf der Grundlage des gemeinsamen Verkehrsgutachtens zeitnah eine zwischen den Städten Ludwigshafen und Frankenthal sowie dem LBM abgestimmte Gesamtplanung für die Gesamtstrecke der L 524 von der L527 bis zum Übergang der Rhein-Hardt-Bahn und für die L527 im Bereich der Anschlussoption der Gewerbeflächen erstellt wird, die den erforderlichen Baurechtsverfahren zugrunde gelegt werden kann. Alleine die Ausbauplanung für den Kreuzungsbereich der L 527/L 525 planerisch zu konkretisieren halten wir nicht für ausreichend, da es erforderlich ist insbesondere die Problematik der Schnittstellen zu den weiteren notwendigen Maßnahmen zu lösen und die Ausbaumaßnahmen aufeinander abzustimmen um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten.
4. Spätestens zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses des Bebauungsplanes muss mittels einer vertraglich verbindlichen Regelungen zwischen den Beteiligten sichergestellt sein, dass die verkehrlich notwendigen Maßnahmen zeitnah zur Realisierung des Bebauungsplanes „Am Römig“ umgesetzt werden, insbesondere dass die notwendigen Grundstücke zur Verfügung stehen und auch Baurecht für verkehrliche Maßnahmen geschaffen wird. Auch sind der Zeitpunkt und die Finanzierung zur Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen fest zu definieren. Ohne diese Verknüpfung sieht die Stadt Ludwigshafen die Gefahr, dass bei einer Beschlussfassung des Bebauungsplanes die Gewerbefläche im GE „Am Römig“ wie beschlossen entwickelt wird, die verkehrlichen Anlagen zur äußeren Erschließung aber nicht umfänglich angepasst werden.

### *Landespflege*

Wie von Seiten der Stadt Ludwigshafen angeregt, wurde die Festsetzung 7.3 neu aufgenommen, dass bauliche Anlagen mit Ausnahme von Einfriedungen sowie von Aufschüttungen und Abgrabungen innerhalb der im Plan festgesetzten Randeingrünungsflächen unzulässig sind. Um einen landschaftsgerechten Gebietsrand zu gewährleisten, sollte die Festsetzung 7.3 noch um folgendes ergänzt werden:

„Einfriedungen innerhalb der privaten Grünfläche am Südrand des Plangebietes sind in die Strauchpflanzungen zu integrieren“.

### *Weiteres Vorgehen*

Die Stadt Ludwigshafen macht seine grundsätzliche Zustimmung zum Bebauungsplan „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt“ und damit zur Gewerbegebietentwicklung in Frankenthal von dem Abschluss einer interkommunalen Vereinbarung abhängig. Daher soll folgender Vertrag mit der Stadt Frankenthal abgestimmt und geschlossen werden:

# Vertrag

(ENTWURF)

zur Gewerbeflächenentwicklung Ludwigshafen-Frankenthal „Nördlich A 650“ und „Am Römig“

zwischen

**der Stadt Ludwigshafen, vertreten durch die Oberbürgermeisterin  
Frau Dr. Eva Lohse, Rathausplatz 20, 67012 Ludwigshafen**

und

**der Stadt Frankenthal, vertreten durch den Oberbürgermeister  
Herr Theo Wieder, Rathausplatz 2-7, 67227 Frankenthal**

## *Präambel*

Die Städte Ludwigshafen und Frankenthal beabsichtigen an ihrer gemeinsamen Gemarkungsgrenze zwischen den Stadtteilen Ludwigshafen-Ruchheim und Frankenthal-Eppstein eine interkommunale Gewerbeflächenentwicklung. Deshalb haben beide Städte in ihren gültigen Flächennutzungsplänen jeweils entsprechende Gewerbeflächendarstellungen vorgenommen; auf der Gemarkung Ludwigshafen ca. 43 ha Gewerbefläche, auf der Gemarkung Frankenthal ca. 53 ha Gewerbefläche (Anlage 1 Auszug FNP der Stadt Ludwigshafen und Anlage 2 Auszug FNP der Stadt Frankenthal). Aufgrund der verkehrlichen Lagegunst - unmittelbar an überregional bedeutsamen Verkehrsachsen - sowie ihrer Größe besitzen diese Flächen eine hervorragende Eignung für gewerbliche Neuansiedlungen und sollen die landesweit bedeutsamen Gewerbestandorte in ihrer Entwicklung unterstützen.

Diese Gewerbeflächen sind auch im aktuell gültigen `Regionalen Raumordnungsplan Rheinpfalz 2004` ausgewiesen und als Standort für einen regionalen Entwicklungspark benannt. Im Entwurf des `Einheitlichen Regionalplanes 2012 des Verbandes Metropolregion Rhein-Neckar` sind die genannten Flächen ebenfalls als Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen enthalten.

Die genannten Gewerbeflächen werden nicht im Sinne einer Angebotsplanung parallel zu weiteren Gewerbeflächen entwickelt, sondern sind regional bedeutsamen Unternehmensansiedlungen vorbehalten. Wegen der nun kurzfristig auf Frankenthaler Gemarkung vorgesehenen Ansiedlungen (Kartoffel-Kuhn und Metro-Logistikzentrum), ist eine zeitgleiche Entwicklung der Gewerbeflächen beider Städte nicht möglich.

Bei der vorgezogenen Entwicklung von einzelnen Teilflächen für Neuansiedlungen darf die Gesamtentwicklung der übrigen Flächen für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen - insbesondere im Hinblick auf die Erschließung und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen sowie dem Immissionsschutz und der Emissionskontingente - nicht verhindert oder erschwert werden.

Deshalb vereinbaren die Stadt Ludwigshafen und die Stadt Frankenthal mit diesem Vertrag – im Interesse einer ganzheitlichen und funktionsfähigen Entwicklung der Gewerbeflächen über die jeweilige eigene Gemarkungsfläche hinaus – eine frühzeitige und umfassende Kooperation. Dies beinhaltet u.a. die gegenseitige Information in der planerischen Vorbereitung und Realisierung der Gewerbeflächen, die grundsätzliche Festlegung der gemeinsamen Kostentragung und der Infrastrukturmaßnahmen auf der Basis einvernehmlicher Entscheidungen.

## ***§ 1 Erschließung und Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsanlagen***

(1) Die Städte Ludwigshafen und Frankenthal haben im Jahr 2011 gemeinsam das Verkehrsplanungsbüro Modus-Consult mit einer verkehrstechnischen Untersuchung der Gebieterschließung nördlich und südlich der L527 und der Leistungsfähigkeit der aktuell vorhandenen Verkehrsanlagen beauftragt (Stadt Frankenthal und Stadt Ludwigshafen, Verkehrstechnische Untersuchung `Gewerbegebiete nördlich und südlich der L527'; MODUS CONSULT ULM GmbH). Die Verkehrstechnische Untersuchung hat ergeben, dass eine leistungsgerechte Verkehrsabwicklung über die im Umfeld der Gewerbegebiete vorhandenen Verkehrsanlagen (Kreisverkehrsplatz L 527/L524, Autobahnabfahrten L 524/A650 nördlich und südlich der A650) bei einer ganzheitlichen Entwicklung der potentiellen Gewerbeflächen nicht mehr gegeben ist. Bereits bei der anstehenden Ansiedlung eines Logistikzentrums auf der Gemarkung der Stadt Frankenthal ist ein funktionierender Verkehrsablauf auf Basis der derzeit bestehenden Verkehrsanlagen nicht mehr gewährleistet.

(2) Aus diesen Gründen ist es erforderlich, die derzeit bestehenden Verkehrsanlagen entsprechend den gutachterlichen Empfehlungen des Verkehrsplanungsbüro Modus-Consult im Hinblick auf eine ganzheitliche Entwicklung der Gewerbeflächen, auch im Einvernehmen mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) und den beteiligten Ministerien, aus- bzw. umzubauen. Im Einzelnen handelt es sich hierbei insbesondere um folgende Verkehrsanlagen:

- Kreisverkehrsplatz L 527/L524
- Autobahnauf- bzw. -abfahrten L 524/A650 nördlich und südlich der A650
- L 524 zwischen umzubauenden Kreisverkehrsplatz und Autobahnauf- bzw. -abfahrten zur A 650 im Bereich der Anschlussstelle zur inneren Erschließung der Gewerbeflächen
- ggf. L 527 im Bereich von potentiellen Anschlussstellen zur inneren Erschließung der Gewerbeflächen

(3) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass für die beabsichtigte Gewerbeflächenentwicklung die Erstellung eines einvernehmlichen Verkehrs- und Erschließungskonzepts entsprechend den gutachterlichen Empfehlungen des Verkehrsplanungsbüro Modus-Consult verbindlich vereinbart wird („Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbaumaßnahmen“-Anlage 1 dieses Vertrages). Dieses Verkehrs- und Erschließungskonzept muss folgenden Anforderungen gerecht werden:

- Ausreichende Leistungsfähigkeit auch in den Hauptverkehrszeiten - insbesondere der zuvor genannten Verkehrsanlagen - im Hinblick auf die ganzheitliche Entwicklung der Gewerbeflächen in den vorgenannten Gewerbegebieten
- Offenhaltung von Anschluss-/Erschließungsoptionen für die innere Erschließung von Teilflächen
- Realisierbarkeit von funktionsfähigen Zwischenausbauzuständen, die nicht ein weiteres Mal um- bzw. rückgebaut werden müssen (modulares Realisierungskonzept)
- Flexibilität im Hinblick auf die bereits bekannten konkreten Ansiedlungsabsichten sowie weitere Ansiedlungen und deren Verkehrserzeugung

Die „Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbaumaßnahmen“ (Anlage 1 dieses Vertrages) wird in enger Abstimmung mit den Vertragspartnern, dem LBM und den beteiligten Ministerien zu einer tiefbau- und verkehrstechnischen Gesamtplanung ausgearbeitet werden. Die Stadt Frankenthal verpflichtet sich, die tiefbau- und verkehrstechnische Gesamtplanung bis spätestens zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes „Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Bauabschnitt“ - abgestimmt mit den o.g. zu beteiligenden Institutionen - bei der Stadt Ludwigshafen vorzulegen.

## ***§ 2 Immissionsschutz, Emissionskontingente***

(1) Die Vertragsparteien vereinbaren, dass auch im Hinblick auf den gebotenen Immissionsschutz bei Einzelansiedlungen und Teilrealisierungen die ganzheitliche Entwicklung der Gewerbeflächen über die jeweils eigene Gemarkungsgrenze hinaus gewährleistet wird. Dies bezieht sich sowohl auf die Verkehrsemissionen als auch auf Emissionen, die von den Betrieben unmittelbar ausgehen und insbesondere für die Stadtteile Ruchheim und Eppstein wirksam werden. Deutlich spürbare bzw. unzumutbare Verschlechterungen im Umfeld der Ansiedlungen sind auszuschließen.

(2) Sollten im Rahmen der Bauleitplanung Emissionskontingente für die Gewerbeflächen festgesetzt werden, sind bei den Festsetzungen die ganzheitliche Entwicklung der Gewerbeflächen und die gleichwertigen Nutzungsinteressen der Vertragsparteien zu berücksichtigen.

(3) Falls notwendig wird ein gemeinsames Immissionsschutzkonzept von den Vertragsparteien erarbeitet.

## ***§ 3 Planungs- und Baurecht***

(1) Die Vertragsparteien sind in der Wahl des jeweiligen Bauleitplanverfahrens (klassischer Bebauungsplan, vorhabenbezogener Bebauungsplan), der Bildung von räumlichen Geltungsbereichen sowie der inhaltlichen Ausgestaltung und Abwägung frei.

(2) Die Vertragsparteien haben bei den jeweiligen Bauleitplanungen die Vereinbarungen gem. § 1 und § 2 dieses Vertrages zu berücksichtigen.

(3) Die Vertragsparteien vereinbaren im Interesse der zügigen Vorbereitung und Abwicklung von Bauleitplanverfahren bereits vor Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsschritte eine frühzeitige gegenseitige Information und Abstimmung (inhaltlich und

zeitlich).

(4) Die „Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbau-maßnahmen“ (Anlage 1 dieses Vertrages ) sowie die gemeinsame tiefbautechnische Gesamtplanung wird von den jeweils zuständigen Stadtratsgremien der Vertragspartner beschlossen und ist der weiteren Planung und Realisierung sowie den erforderlichen baurechtlichen Verfahren (Planfeststellungsverfahren, Plangenehmigungsverfahren Bebauungsplanverfahren) zugrunde zu legen.

Spätestens zum Zeitpunkt der baurechtlichen Nutzungsfreigabe und Inbetriebnahme des 1. Bauabschnittes des Vorhabens Metro-Logistikzentrum oder Kartoffel Kuhn müssen die verkehrlich notwendigen Maßnahmen entsprechend „Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbaumaßnahmen“ sowie die gemeinsame tiefbautechnische Gesamtplanung umgesetzt und in Betrieb genommen sein (Kreuzungsausbaue L 527/L524, Ausbau der Autobahnauf- bzw. -abfahrten L 524/A650 nördlich und südlich der A650).

(5) Die Vertragsparteien informieren sich gegenseitig sobald Baurecht gegeben ist und mit Baumaßnahmen begonnen werden soll. Dies gilt auch für ggf. erforderliche Änderungen und Fortschreibungen der Planung.

#### **§ 4 Kostentragung**

(1) Für die Finanzierung der Planung und Herstellung der verkehrlichen Maßnahmen im Zuge der Landesstraßen wird eine Bezuschussung/Beteiligung des Landes Rheinland-Pfalz - insbesondere des Wirtschafts- und des Infrastrukturministeriums – von den Vertragsparteien angestrebt.

(2) Für die Autobahnauf- bzw. -abfahrten liegt die Finanzierungszuständigkeit alleine beim Land Rheinland-Pfalz / dem Landesbetrieb Mobilität. Eine diesbezügliche schriftliche Zusage für die Finanzierung der Autobahnauf- bzw. -abfahrten seitens des Landes Rheinland-Pfalz / dem Landesbetrieb Mobilität ist Voraussetzung für die weitere Entwicklung der Gewerbegebiete. Die Finanzierungsabläufe werden mit dem Land Rheinland-Pfalz / dem Landesbetrieb Mobilität vereinbart.

(3) Die notwendigen Gespräche mit den entsprechenden Ministerien werden von den Verantwortlichen der beiden Städte gemeinsam geführt, da nur das gemeinsame Auftreten und Vorgehen im Sinne eines gemeinsamen Gewerbeflächenentwicklungsgebietes die Verhandlungsposition der Städte Ludwigshafen und Frankenthal stärkt.

(4) Die Kosten der Bauleitplanung (einschließlich erforderlicher Gutachten) tragen die Vertragsparteien grundsätzlich jeweils für ihren eigenen Gemarkungsbereich. Dies gilt nicht für die Kosten der Bauleitplanung im Zusammenhang mit der planerischen Vorbereitung und Realisierung der notwendigen verkehrstechnischen Maßnahmen „Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbaumaßnahmen“ (Anlage 1) sowie die gemeinsame tiefbautechnische Gesamtplanung. Diese Kosten werden von der Stadt Frankenthal und der Stadt Ludwigshafen entsprechend der Größe der beiden Gewerbeflächen (Ludwigshafen ca. 43 ha Fläche; Frankenthal ca. 53 ha Fläche) anteilig getragen.

(5) Die Aufteilung der nach Abzug von etwaigen Landeszuschüssen verbleibenden Ausbaukosten für die bereits vorhandenen Verkehrsanlagen sowie die Erstellung neuer notwendiger Verkehrsanlagen erfolgt grundsätzlich anteilig durch die Vertragspartner entsprechend der Größe der beiden Gewerbeflächen (Ludwigshafen ca. 43 ha Fläche,

Frankenthal ca. 53 ha Fläche). Gleiches gilt für etwaige zusätzliche Unterhaltungs- und Instandhaltungskosten bzw. Kosten einer Ablösung, die der Straßenbaulastträger geltend macht.

Die Kosten des Ausbaus bereits vorhandener Verkehrsanlagen (ggf. auch Zwischenausbauzustände) sowie die Kosten für die Erstellung neuer notwendiger Verkehrsanlagen werden zunächst jeweils von der Stadt vorfinanziert, auf deren Gemarkung die Unternehmensansiedlung den Aus- / Umbau oder die Erstellung neuer Verkehrsanlagen erforderlich macht.

Die benachbarte Stadt gleicht - im Verhältnis zur Gesamtgewerbegebietsfläche - die auf sie entfallenden anteiligen Ausbaukosten eines bestimmten Bauabschnitts jeweils dann gegenüber der vorfinanzierenden Stadt aus, sobald die bzw. das von ihr neuangesiedelte/n Unternehmen den Aus- bzw. Umbau oder die Erstellung der jeweiligen Verkehrsanlagen des betroffenen Bauabschnitts ebenfalls erforderlich gemacht hätte/n bzw. erforderlich macht.

Die anteiligen Ausbaukosten des jeweils betroffenen Bauabschnitts werden erst zum Zeitpunkt des Abschlusses der jeweiligen Unternehmensansiedlung/en fällig. Voraussetzung für die Fälligkeit dieses anteiligen Ausgleichs ist jedoch, dass die betroffenen ausgebauten bzw. neu erstellten Verkehrsanlagen zu diesem Zeitpunkt noch in ordnungsgemäßem Zustand sind und dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

Die Abrechnung der gesamten Ausbaukosten erfolgt nach der letzten Ausbaumaßnahme entsprechend der „Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbaumaßnahmen“ (Anlage 1 dieses Vertrages) sowie der gemeinsamen tiefbautechnischen Gesamtplanung.

Die jeweils vorfinanzierende Stadt verzichtet gegenüber der benachbarten Stadt in diesem Zusammenhang bis zur Beendigung der letzten Ausbaumaßnahme entsprechend der „Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbaumaßnahmen“ (Anlage 1 dieses Vertrages) auf die Geltendmachung von Zinsen.

(6) Kosten der inneren Erschließung und sonstiger Maßnahmen zur Realisierung der Gewerbeflächen tragen jeweils die Vertragsparteien für Ihre eigene Gemarkung.

## ***§ 5 Termine***

Die Vertragsparteien vereinbaren eine gegenseitige Unterstützung bei der zügigen Umsetzung der Entwicklung. Die Vertragspartner werden deshalb im Einzelfall projektbezogene Zeitpläne abstimmen und vereinbaren.

## ***§ 6 Schriftform***

Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen ausnahmslos der Schriftform.

Sollte ggf. die Fortschreibung der „Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbaumaßnahmen“ (Anlage 1 dieses Vertrages) oder der gemeinsamen tiefbautechnischen Gesamtplanung erforderlich werden, bedarf dies entsprechender einvernehmlicher

Beschlüsse der stadträtlichen Entscheidungsgremien der Vertragsparteien und einer schriftlichen Ergänzungsvereinbarung.

### **§ 7 Salvatorische Klausel**

Sollte eine Regelung dieses Vertrages ganz oder teilweise unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so wird die Wirksamkeit und Durchführbarkeit aller übrigen Bestimmungen davon nicht berührt. Die unwirksame oder undurchführbare Bestimmung ist durch eine durchführbare Bestimmung zu ersetzen. Das Gleiche gilt für Lücken dieser Vereinbarung

### **§ 8 Sonstiges**

Die als Anlage 1 diesem Vertrag beigelegte „Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbaumaßnahmen“ ist beiden Parteien bekannt und wird Bestandteil dieses Vertrages. Mit Unterschrift dieses Vertrages bestätigen beide Vertragsparteien, dass sie ein vollständiges Exemplar der „Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbaumaßnahmen“ erhalten haben.

Ludwigshafen am Rhein, den .....  
Für die Stadt Ludwigshafen

.....  
(OB'in Dr. Lohse)

Frankenthal, den.....  
Für die Stadt Frankenthal

.....  
(OB Wieder)

#### **Anlage:**

„Erschließungskonzeption Modus-Consult und notwendige Ausbaumaßnahmen“ (Anlage1)

