



Landkreis Freudenstadt

**Vorhabenbezogener
Bebauungsplan
„Intermodales Servicezentrum Horb“
in Horb a.N.-Altheim**

Begründung

Stand: 28.03.2022

GAUSS
Ingenieurtechnik



GAUSS Ingenieurtechnik GmbH
Tübinger Straße 30, 72108 Rottenburg a.N.
Telefon 07472 / 96 71-0
gauss-ingenieurtechnik.de

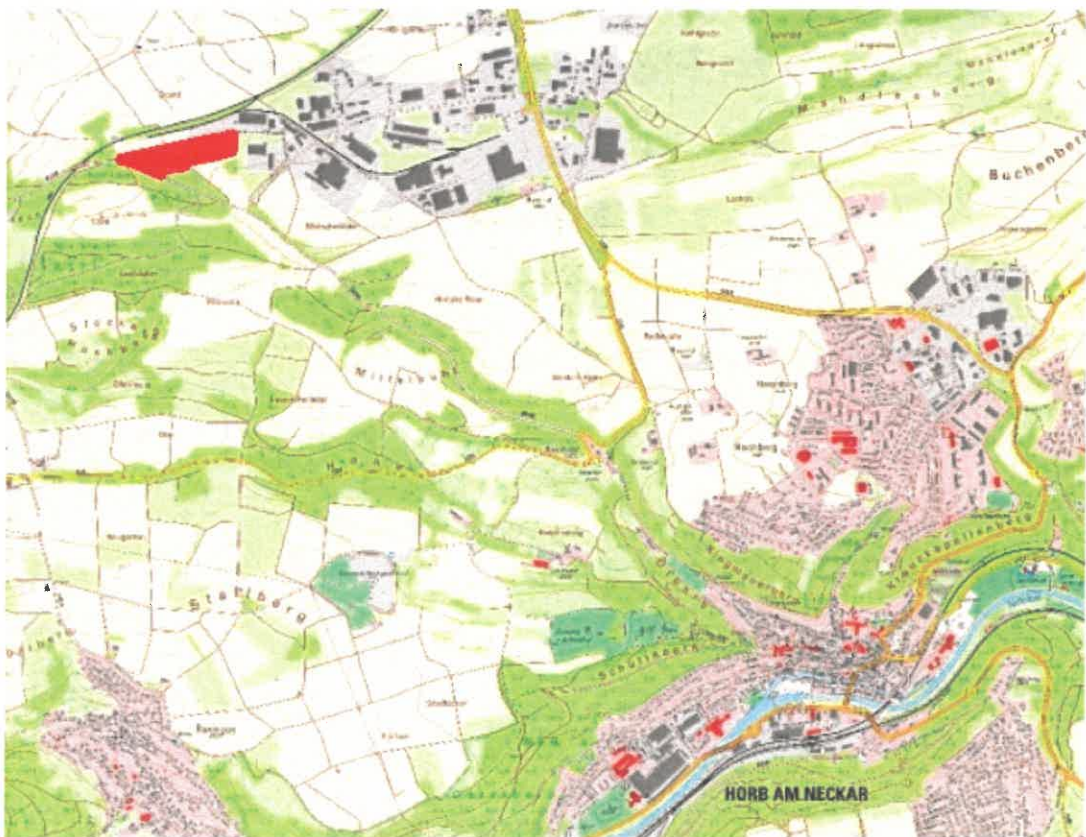


VORHABENBEZOGENER BEBAUUNGSPLAN
"INTERMODALES SERVICEZENTRUM HORB" HORB A.N.-ALTHEIM
STADT HORB, GEMARKUNG ALTHEIM, LANDKREIS FREUDENSTADT

1.0 Erfordernis der Planaufstellung sowie Ziele und Zwecke der Planung

Im Industriegebiet Horb-Heiligenfeld soll unter Nutzung der bestehenden Anschlussbahn der Stadt Horb ein Terminal des Kombinierten Verkehrs (KV) Schiene/Straße errichtet werden. Der Investor hat für die Umschlaganlage eine Zuwendung gemäß (Bundes-) Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen beantragt. Die Stadt Horb verpachtet hierfür die vorhandenen Gleisanlagen (inkl. dazugehörigen Grundstücken) an den Investor. Die Erweiterung der Gleisanlagen sowie die angrenzenden Umschlagflächen werden auf vom Betreiber zu erwerbenden Grundstücken errichtet.

Die o.g. Bundesförderung umfasst ausschließlich die zum Umschlag Schiene/Straße sowie zur transportbedingten Zwischenabstellung erforderlichen technischen Kapazitäten. Einrichtungen zur Langzeitabstellung von leeren und beladenen Ladeeinheiten sowie für KV-affine Dienstleistungen sind nicht förderfähig und daher im Areal des KV-Terminals auch nicht vorgesehen. Daher sollen mit der Aufstellung dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans die Voraussetzungen geschaffen werden, die o.g. Dienstleistungen im benachbarten **Intermodalen Servicezentrum Horb (ISH)** ausführen zu können.



Übersichtskarte mit Geltungsbereich vorhabenbezogener Bebauungsplan ISH
(rot markiert)

Das Mengengerüst des KV-Terminals ist u.a. auf Seehafenhinterlandverkehre – d.h. Transport von stapelbaren ISO-Containern zwischen Seehäfen und der Region Horb – ausgerichtet. Entscheider für die Durchführung dieser Transporte auf der Schiene sind daher insbesondere Reedereien, welche ihren Kunden die Container zum Warentransport zur Verfügung stellen. Im Sinne einer effizienten Transportdurchführung bemühen sich die Reedereien um möglichst beladene Containerumläufe. So müssen Importcontainer nach der Entladung in einem **Leercontainerdepot** abgegeben werden, um nach einer Überprüfung und ggf. Reinigung zur Wiederbeladung (im Export) bei einem anderen Kunden in der Region verwendet werden zu können. Anschließend erfolgt im KV-Terminal der Umschlag des wiederbeladenen Containers auf den Zug in Richtung Seehafen. Die Vorhaltung von Depotkapazitäten für Leercontainer dient somit der Paarigkeit der Zugauslastung (Nutzung der Bahntransportkapazität ab/an Horb in beiden Richtungen) sowie der Gewinnung von Reedereien und Seehafenspediteuren als Nutzer für das geplante KV-Terminal. Ohne ein Leercontainerdepot müssten die entladenen Container in einem anderen Depot im süddeutschen Raum (z.B. Stuttgart-Hafen, Kornwestheim) zurückgegeben werden, was die Lkw-Fahrtstrecken erhöht und einen Rücktransport ab Horb erschwert. Alternativ muss der Container leer zum Seehafen zurückgefahren werden. Gleiches gilt für reparaturbedürftige Container, weshalb im ISH ebenfalls Kapazitäten für die **Containerreparatur** geschaffen werden sollen.

Neben der Langzeitabstellung bzw. Vorhaltung leerer Container ist die Bereitstellung von gebührenpflichtigen **Stellflächen für beladene Ladeeinheiten (Lastdepot)** ein weiterer wesentlicher Anreiz für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. So können größere Container-Stückzahlen für einen Empfänger im ISH vorgestaut und von dort zeitgenau über kurze Wege abgerufen werden, was aufgrund der großen Entfernung per Lkw aus dem Seehafen nicht möglich ist. Auch im Export soll der Vorstau im ISH - in Kombination mit dem Bahntransport - eine preislich günstigere Alternative zur kapazitiv limitierten und daher sehr kostenintensiveren Abstellung im Seehafen (bis zur Schiffsabfahrt) bieten.

Im KV-Terminal sollen ebenfalls Export-Sendungen von Produzenten aus der Region auf die Schiene verlagert werden, die gegenwärtig noch als Stückgut per Lkw auf der Straße zum Seehafen transportiert und erst dort in ISO-Container gepackt werden. Analog gilt dies für Import-Sendungen, die gegenwärtig im Seehafen aus dem Container entladen und per Lkw in die Region Horb transportiert werden. Hierzu dient eine **Container-Packstation** im ISH, in dem Export-Sendungen seegerecht verladen und Importladungen aus Containern entladen und dem Empfänger zugestellt werden.

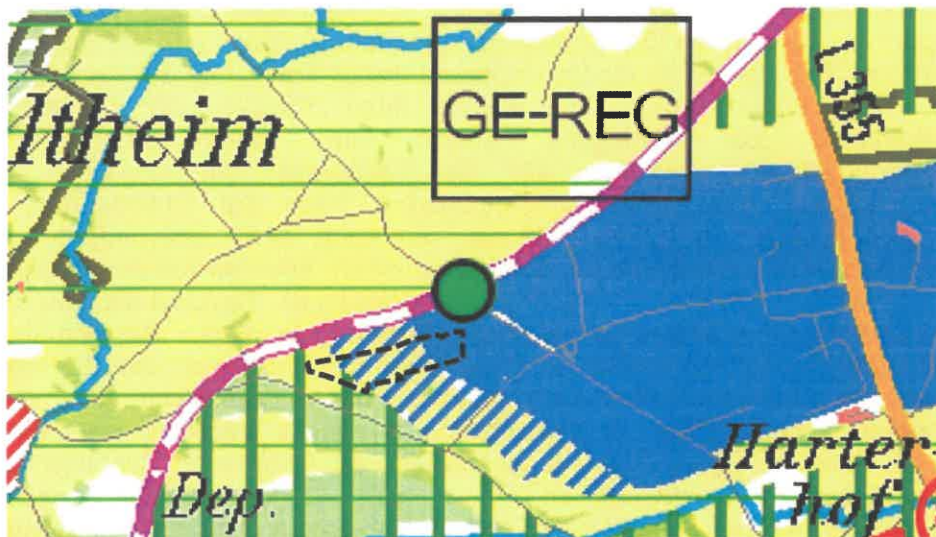
2.0 Übergeordnete Vorgaben

Regionalplan

Im Regionalplan der Region „Nordschwarzwald“ ist eine Erweiterung des bestehenden Gewerbe / Industrie- Gebiets „Heiligenfeld“ auf dem zu Grunde liegenden Planbereich vorgesehen. Dieser weist hier geplante Gewerbe/ - Industrieflächen aus (blau schraffiert).

Die Nutzung in Form eines Intermodalen Servicezentrums für den angrenzenden KV-Terminal entspricht charakteristisch der einer industriellen Nutzung, somit werden die Ziele der übergeordneten Planung nicht tangiert.

Von Westen her grenzt an die geplanten Flächen für Industrie und Gewerbe ein Regionaler Grünzug. Der zu erwartende Eingriff wird daher, falls überhaupt, räumlich nur untergeordnet stattfinden. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass regionalplanerische Ziele beeinträchtigt werden.



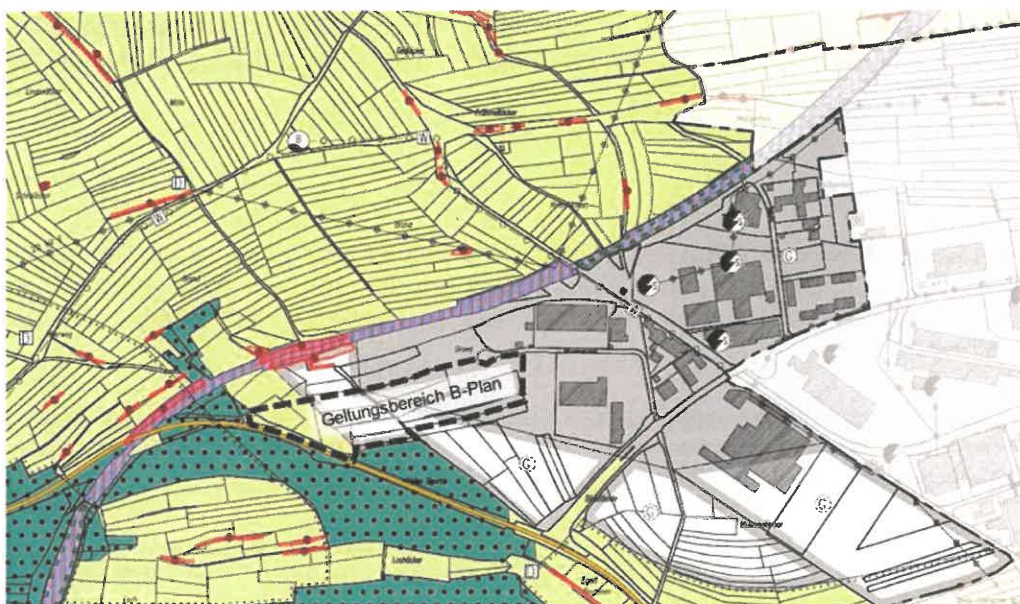
Regionalplan „Nordschwarzwald“

Aufgrund des sich bereits im Genehmigungsverfahren befindlichen Terminals hat die Schaffung von Baurecht für das Intermodale Servicezentrum Horb höchste Wichtigkeit, da das Terminal ohne das dazugehörige Servicezentrum nicht betrieben werden kann.

3.0 Örtliche Planungen

Flächennutzungsplan

Im Geltungsbereich sind zu einem großen Teil bereits Siedlungsflächen vorhanden. Der derzeit rechtsgültige Flächennutzungsplan weist jedoch gewerbliche und geplante gewerblich Bauflächen aus. Zudem sind ganz im Westen noch landwirtschaftlich genutzte Flächen ausgewiesen. Für die künftige Nutzung des Sondergebiets „Intermodales Servicezentrum“ wird der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB geändert.



80. Änderung FNP Verwaltungsgemeinschaft Horb a.N. vom 16.10.2018

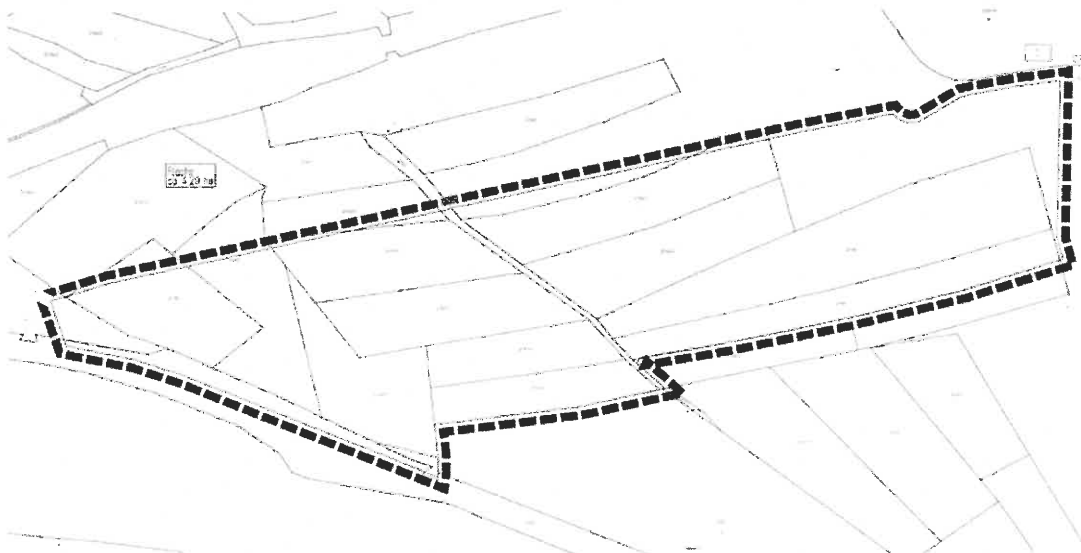
4.0 Beschreibung des Planbereiches

Der Planbereich umfasst eine Fläche von ca. 4,25 ha.

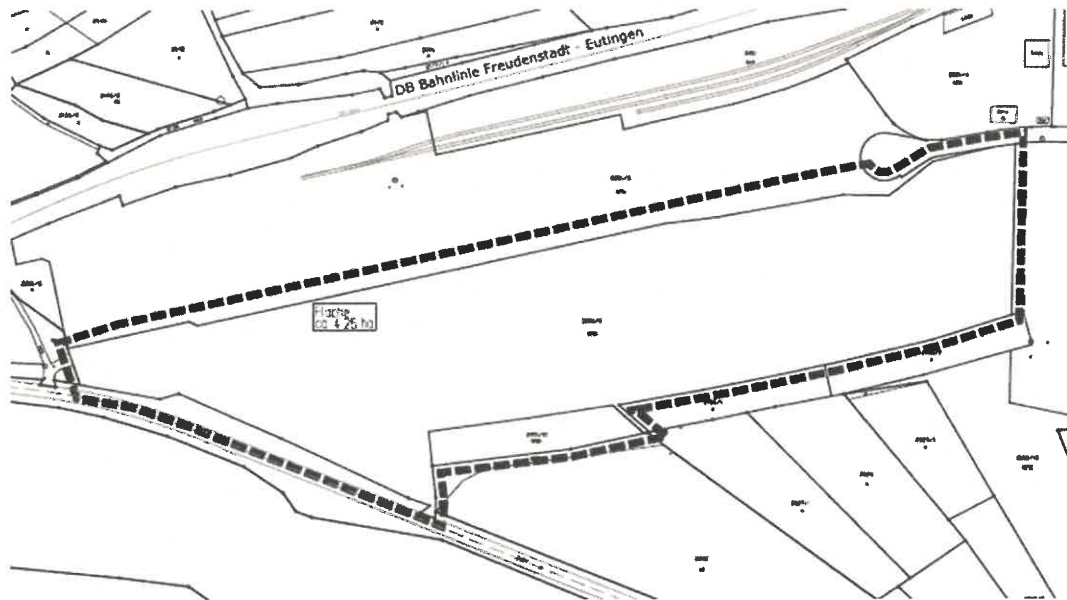
Das Plangebiet liegt nordwestlich der Stadt Horb am Standort Industriegebiet „Heiligenfeld“. Im Norden grenzt es an das geplante Container-Terminal / Bahngleise, im Osten an das bestehende Industriegebiet. Im Süden grenzt der Planbereich derzeit an landwirtschaftlich genutzte Flächen, im Westen an die K 4706.

Die Anbindung des gesamten Industriegebiets „Heiligenfeld“ zu welchem auch der Geltungsbereich dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans gehören wird, erfolgt verkehrstechnisch an die L 355, welche zukünftig über die neue Hochbrücke zum Autobahnanschluss A81 / Horb angebunden sein wird. Derzeit verteilt sich der vom Industriegebiet zu- und abfahrende Verkehr auf die B14 Richtung Rottenburg bzw. Richtung Freudenstadt.

Der Geltungsbereich umfasst die auf der Gemarkung Altheim liegenden Flurstücke: 2140/1; 2142/1; 2141/2; 2141/1; 2185; 2184; 2182/1; 2182/2; 2032/2 teilw.; 2138 teilw.; 2140 teilw.; 2107 teilw.; 2032 teilw.; 2182 teilw.; 2145/1 teilw.; 2201 teilw.; 2142/2 teilw. Der Vorhabenträger beabsichtigt die betreffenden Flurstücke gesamtheitlich zu erwerben, die sich gegenwärtig allesamt in städtischem Besitz befinden. Derzeit überschneidet der Geltungsbereich dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans den des KV-Terminals im nordöstlichen Bereich. Dies liegt an der Bauabfolge dieser Anlagen. Da zunächst das Terminal gebaut werden muss, und hier Bodenmaterial angefüllt wird, ist es erforderlich auf den südlichen Bereich dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans abzuböschern. Mit der Herstellung des ISH, für welches dieser Bebauungsplan die Grundlage ist, werden diese Böschungen egalisiert, da der Bereich des ISH ebenfalls auf das Niveau des Terminals aufgefüllt wird.



Abgrenzungsplan vorhabenbezogener Bebauungsplan „Intermodales Servicezentrum Horb“, Fläche ca. 4,29 ha (Kartengrundlage 2020)



Abgrenzungsplan vorhabenbezogener Bebauungsplan „Intermodales Servicezentrum Horb“, Fläche ca. 4,25 ha (Kartengrundlage 2021, Fortführungsnachweis 2021/2)

5.0 Beschreibung des Bauvorhabens

Das ISH soll auf einem unmittelbar südlich an das KV-Terminal angrenzenden Areal mit einer Fläche von ca. 43.000 m² entstehen. Es ist die Errichtung eines Hallengebäudes mit einer Gesamtfläche von ca. 7.500 m² (150 x 50 m) und einer Innenhöhe von ca. 12 m geplant. Dieses wird unterteilt in eine ca. 2.500 m² große Halle für die Container-Reparatur sowie in die Container-Packstation mit einer Hallenfläche von ca. 5.000 m². Die übrige Fläche soll für die Abstellung leerer und beladener Container sowie für Verkehrsflächen ertüchtigt werden. Das Areal soll von mobilen Umschlaggeräten (Reach Stacker) bedient werden. Für diese wird es Überfahrmöglichkeiten geben, sodass Lkw-Umfahren zwischen KV-Terminal und ISH minimiert werden. Die Belastbarkeit der Flächen ist entsprechend herzustellen. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Lage des ISH und des KV-Terminals (auch als Anlage beigefügt). Nachfolgend werden die Anlagenteile des ISH beschrieben.



Abbildung: Lageplan ISH

Containerdepot

Die Stellflächen des Servicezentrums befinden sich vor allem östlich des gesamten Hallenkomplexes. Es wird geplant bei einer angenommenen 5-fachen Stapelung mehrerer Abstellbereiche zu schaffen und eine Gesamtkapazität von ca. 1.250 TEU (20-Fuß Standard-Containereinheit) oder 625 FEU (40-Fuß Standard-Containereinheit) zur Verfügung zu stellen. Diese Angaben dienen lediglich der Orientierung. Im realen Betrieb erfolgt die Flächenaufteilung entsprechend der verkehrlichen Erfordernisse, d.h. flexibel zwischen Leer- und Lastdepots bzw. Leercontainer-Blöcken für eine oder mehrere Reedereien.

Containerreparatur und -service

Die Halle soll mit 3 Rolltoren mit je ca. 7,50 m Breite x 8,50 m Höhe (befahrbar mit Reach Stacker) ausgestattet sein und über folgende Bereiche verfügen:

- Werkstatt mit Lagerbereich sowie integriertem Büro- und Sozialbereich
- Containerreparatur
- Containerservice (z.B. Einbau von Inlets/Flexitanks)

Die Reparatur/Instandsetzung von Containern beinhaltet folgende Arbeitsschritte:

- Trocken reinigen (saugen, kehren)
- Wechsel von Dichtungen und Türgestängen
- Kleinstreparaturen ohne Eingriff in die Statik, z. B. Flicker setzen
- Entlabelung (Entfernen von kundenspezifischen Kennzeichnungen)
- Bodenbeläge austauschen, ersetzen, reparieren
- Farbliche Ausbesserung in Reedereifarbe
- Qualifiziertes Checken der Ladeeinheiten

Hier werden pro Jahr ca. 1000 Container zur Reparatur erwartet.

Für den sicheren Transport von Gütern in fester oder flüssiger Form werden häufig Einbauten in den Containern nachgefragt. Mögliche Einbauten sind Flexitank-, Mega-Big-Bag- und Thermoeinbau (Komplettisolierung).

Es wird von durchschnittlich 5 Einbauten pro Tag ausgegangen. Bei 250 Verkehrstagen im Jahr ergibt dies ein Aufkommen von ca. 1.250 Containern im Jahr.



Abbildung: Containerreparatur (Beispiel)



Abbildung: Einbau eines Flexitanks (Beispiel)

Container-Packstation

Die Packstation soll über 15 Tore verfügen, an welche die Container angestellt und aus der Halle heraus gepackt werden. Alternativ können Container auch im Bereich vor den Toren be- bzw. entladen werden (z.B. sperrige Güter). Bei einer Tageskapazität von ca. 30 Containern pro Tag wird mit einem Durchsatz von ca. 600 Containern pro Monat bzw. 7.200 Containern pro Jahr gerechnet. Die Halle wird mit Paletten-Regalen zur Zwischenlagerung der für die Container bestimmten Waren ausgestattet.



Abbildung: Container-Beladung (Beispiel)



Abbildung: Container-Beladung (Beispiel)

6.0 Bestehende Rechtsverhältnisse

Wie unter Ziffer 3 beschrieben sind im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Intermodales Servicezentrum Horb“ zu einem großen Teil bereits Siedlungsflächen vorhanden. Der derzeit rechtsgültige Flächennutzungsplan weist jedoch gewerbliche Bauflächen aus. Daher muss der Flächennutzungsplan parallel geändert werden und künftig ein Sondergebiet (SO-Gebiet) ausweisen.

Außerdem überschneidet sich der Geltungsbereich dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Osten mit einer Fläche von ca. 2,0 ha mit der des bisher rechtsgültigen Bebauungsplans „Industriegebiet Horb a.N.“.

Das Gebiet befindet sich in der Zone III innerhalb des Wasserschutzgebiets TALMÜHLEQUELLE ZV Gäu-Wasserversorgung.

7.0 Ver- und Entsorgung

7.1 Trink- und Löschwasser

Die Versorgung des Plangebiets mit Trink- und Löschwasser kann gewährleistet werden.

7.2 Entwässerung

Das gesamte Areal wird im Trennsystem entwässert. Nicht behandlungsbedürftiges Oberflächenwasser wird separat gesammelt und versickert. Behandlungsbedürftiges Oberflächenwasser von Verkehrsflächen wird über Kanalstränge gesammelt und einem Stauraumkanal und einem Rigolensystem zugeführt. Schmutzwasser wird direkt ins öffentliche Mischwasserkanalnetz eingeleitet.

Schmutzwasser:

Das in den Logistikhallen anfallende Schmutzwasser wird über einen Kanalstrang gesammelt und zur Willi-Ledermann-Straße geführt. Dort erfolgt die Einleitung ins öffentliche Mischwasserkanalnetz.

Regenwasser von Dachflächen:

Das auf den Dachflächen anfallende unverschmutzte Regenwasser wird über eine Entwässerungsmulde gesammelt und Richtung Westen in die dort vorhandene Versickerungsanlage geleitet.

Regenwasser von Verkehrs- und Lagerflächen:

Das von diesen Flächen anfallende Oberflächenwasser wird Richtung Willi-Ledermann-Straße entwässert. Vor Einleitung in den hier vorhandenen Mischwasserkanal wird das Regenwasser mittels Stauraumkanal zwischengespeichert und gedrosselt abgegeben.

Ein entsprechender Entwässerungsnachweis wurde erstellt und mit der Stadt Horb und dem Landratsamt Freudenstadt abgestimmt.

7.3 Stromversorgung

Die Versorgung des Plangebiets mit elektrischer Energie kann gewährleistet werden.

8.0 Arten- und Biotopschutz

8.1 Umweltbelange und Umweltbericht

Im Umweltbericht werden die Umweltauswirkungen ermittelt, dargestellt und der erforderliche naturschutzrechtliche Ausgleich bilanziert. Der Ausgleich dieses Defizits erfolgt über die im Umweltbericht formulierten planintern Ausgleichsmaßnahmen und durch die erforderlichen CEF-Maßnahmen, welche sich durch die Ergebnisse des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ergeben.

Der durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan verursachte naturschutzrechtliche Eingriff wird dadurch vollständig im Sinne des § 1a Absatz 2 BauGB ausgeglichen. Auf die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung im Umweltbericht (siehe Anlage) wird verwiesen.

8.2 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Die artenschutzrechtliche Prüfung kommt zum Ergebnis, dass bei Realisierung verschiedener Maßnahmen ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG abgewendet werden kann:

- Gehölzrodungen dürfen nur außerhalb der Vogelbrutzeit und außerhalb der Aktivitätsphase der Fledermäuse durchgeführt werden. Für beide Tiergruppen ist demnach der Zeitraum außerhalb des 1. März bis 31. Oktober zulässig.
- Der Verlust einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte des Feldsperlings ist durch das Verhängen eines Koloniebrüterkastens mit 3 Nistplätzen an geeigneter Stelle innerhalb oder in der Umgebung des Geltungsbereiches als CEF-Maßnahme auszugleichen.
- Der Verlust der Feldhecken und damit der Brutstätten von Goldammer, Feldsperling, Klappergrasmücke und Bluthänfling ist durch eine Heckenneupflanzung im Umfang von 1.300 m² auszugleichen. Die Hecken sind zweireihig, in der freien Landschaft und bestmöglich in der Nähe des Eingriffsortes anzulegen. Es sind heimische Gehölzarten zu verwenden und für die Eignung als Lebensstätte der Dorngrasmücke

auch Dornensträucher zu integrieren. Die Ersatzpflanzung ist als CEF-Maßnahme durchzuführen.

- Zur Vermeidung von Störungen lokaler Fledermausvorkommen sind helle, weitreichende, künstliche Lichtquellen zu vermeiden. Für die Außenbeleuchtung dürfen nur Natriumdampfhochdrucklampen (SE/ST-Lampen) oder LED-Lampen verwendet werden. Die Lampen sind abzuschirmen und die Abstrahlung nach unten bzw. in die von der angrenzenden freien Landschaft abgewandten Seite zu richten.

Artenschutzrechtlich bestehen somit keine Bedenken gegen die Planung.

9.0 Planungsrechtliche Festsetzungen

9.1 Art der baulichen Nutzung

Das Sondergebiet „Intermodales Servicezentrum“ (ISH) dient der Unterbringung von Gebäuden, Anlagen und Freiflächen, die in räumlicher Anbindung an das KV-Terminal dieses funktional ergänzen. Zulässig sind Gebäude und Anlagen für

- Containerreparatur, inkl. Reparatur Fuhrpark
- Containerservice
- Container-Packstation, inkl. Kommissionierung/Veredelung der Umschlagsgüter
- Container-Vermietung, Verkauf und Ankauf
- KFZ-Verladung
- Logistik-Dienstleistungen

Soweit sie dem Betrieb des Intermodalem Servicezentrums oder dem KV Terminal dienen sind außerdem zulässig:

- Betriebstankstelle, inkl. PV-Anlagen, Wasserstoffherstellung
- Lagerhallen und Lagerplätze
- Büronutzungen und Büro- und Verwaltungsgebäude

Containerdepotflächen zur Lagerung von Containern sind innerhalb des Sondergebietes auch außerhalb der Baufenster zulässig.

Die Containerpackstation ist für jegliche Logistik-Dienstleistung ausgelegt, die sich aus der wirtschaftlichen Entwicklung des ISH ergeben.

Der Betrieb einer Containervermietung sowie der Verkauf von neuen und gebrauchten Containern oder Wechselbrücken sämtlicher Bauarten ist als betriebliche Weiterentwicklung auf dem Grundstück und in den Hallen möglich.

Dies macht unter anderem die Abstellflächen für Container außerhalb der Hallen notwendig.

Für sonstige Abwicklungen von Dienstleistungen und Logistikprozessen können außerdem kurzfristig größere Büroflächen bzw. mehr Büroräume erforderlich werden. Weiter kann im Zuge der Entwicklung des Servicezentrums eine Tankstelle notwendig werden.

9.2 Maß der baulichen Nutzung

Grundlage für das Maß der baulichen Nutzung ist die notwendige Dimensionierung des Intermodalen Servicezentrums um das angrenzende Terminal bedienen zu können.

9.3 Höhe der baulichen Anlagen

Als Bezugspunkt für die Höhe der baulichen Anlagen gilt die im Erschließungsplan eingetragene Höhe von 564,00 m ü.N.N. Von hier aus gemessen ist eine maximale Gebäudehöhe von 40,0 m zulässig.

Diese Höhe ist erforderlich um die Voraussetzungen für einen funktionierenden Betrieb eines **Intermodalen Servicezentrums** gewährleisten zu können. Hier müssen ggf. Container gestapelt werden, außerdem kann die Installation von Kranbahnen erforderlich sein wozu eine gewisse Höhe notwendig ist.

9.4 Bauweise

Als Bauweise wird die abweichende Bauweise festgesetzt. Mit dieser Regelung können bauliche Strukturen entstehen, die Dimensionierungen, wie sie für die Abmessungen eines **Intermodalen Servicezentrums** unabdingbar sind zulassen. Es sind dennoch Grenzabstände einzuhalten. Es sind Gebäudelängen bis maximal 200 m zulässig.

9.5 Überbaubare Grundstücksflächen und Baugrenzen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baugrenzen definiert. Sie sind ausreichend bemessen und lassen eine Bebauung gemäß dem geplanten Vorhaben zu.

9.6 Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten

Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, Garagen und überdachte Stellplätze sowie verkehrsfreie Anlagen nach § 50 Abs. 1 LBO sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Stützmauern nach Nr. 7 c des Anhangs zu § 50 Abs. 1 LBO sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Diese Festsetzungen zielen darauf ab die, für ein Servicezentrum unabdingbare, hohe Flexibilität bei der Nutzung des Geländes um das geplante Gebäude herum zu haben.

9.7 Verkehrsflächen

Die Verkehrsflächen sind im Plan nach ihrer Funktion dargestellt und festgesetzt. Die Verkehrsflächen sind erforderlich um ein An- und Abfahren und damit den Betrieb des Servicezentrums und damit auch des Terminals zu ermöglichen.

9.8 Leitungsrechte

Zugunsten der angrenzenden Terminalfläche für die Ableitung von Starkregenereignissen ist ein Leitungsrecht festgesetzt.

9.9 Versorgungsleitungen

Alle Versorgungsleitungen müssen unterirdisch verlegt werden. Eine Erdverlegung entspricht dem Stand der Technik und weist einen höheren Schutz vor äußeren Einwirkungen auf.

9.9.1 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Pflanzgebote und Pflanzbindung

9.9.2 Grundwasserschutz

Zum Schutz des Grundwassers müssen Auswaschungen von Metallen vermieden werden. Daher wurden entsprechende Vorgaben unter Ziffer 8.1 der textlichen Festsetzungen festgesetzt. Ein Hydrologisches Gutachten wurde erstellt.

9.9.3 Bodenschutz und Gewässer/ Rückhaltung

Oberboden ist getrennt auszubauen und abseits des Baubetriebs zu lagern und nach Abschluss der Bauarbeiten als oberste Bodenschicht auf den verbleibenden Grundstücksflächen oder einer geeigneten Ackerfläche wieder einzubauen.

Baustoffe, Bauabfälle und Betriebsstoffe sind so zu lagern, dass eine Vermischung mit zwischengelagertem Bodenmaterial nicht erfolgen kann.

9.9.4 Ausführung von Stellplätzen auf dem Baugrundstück

Diese Festsetzung bezieht sich lediglich auf PKW-Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher des ISH.

9.9.5 Maßnahmen Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt, Artenschutz

Als Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs werden für das Gewerbegebiet nicht benötigte Flächen als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt und damit dauerhaft gesichert. Damit sollen die Eingriffe auf das geringst mögliche Maß minimiert werden. Zusätzlich werden Festsetzungen getroffen, um den Ergebnissen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags gerecht zu werden.

Hinweis: Planexterne Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen. Der Kontakt zur Landsiedlung wurde dazu hergestellt und die externen Ausgleichsflächen sind vorhanden (vgl. Umweltbericht, Punkt 6.4).

9.9.6 Ausführung der privaten Grünflächen

Im zeichnerischen Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans werden private Grünflächen festgesetzt, damit die für die Gewerbeentwicklung nicht benötigten Flächen langfristig als Grünflächen angelegt und gesichert werden. Diese dienen gleichzeitig als interne Ausgleichsmaßnahme für den Eingriff in die Natur und Landschaft.

9.10 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Um die Inanspruchnahme von landwirtschaftliche Flächen außerhalb des Geltungsbereichs für Ausgleichsmaßnahmen auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren, werden möglichst viele Pflanzgebote zur Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern und Hecken festgesetzt. Die Festsetzungen dienen weiterhin der Durchgrünung des Gebiets. Von den festgesetzten Standorten für Einzelbaumpflanzungen kann aus technischen Gründen (Leitungen, Zufahrten) bis zu 5m abgewichen werden.

9.11 Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Zum Schutz der bestehenden Gehölzstrukturen und um den Eingriff in die Natur und Landschaft weiterhin zu minimieren, werden Bindungen für den Erhalt der Bäume / Sträucher festgesetzt, welche durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.

ANLAGEN

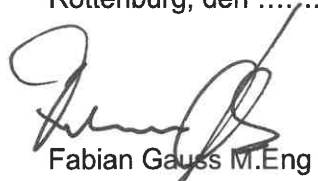
1. Umweltbericht vom 28.03.2022
2. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 16.11.2020
3. Hydrologisches Gutachten vom 22.01.2021
4. Schallschutzgutachten vom 29.01.2021
5. Verkehrsgutachten vom 17.12.2020
6. Gutachterliche Stellungnahme zur Verwendung von Bodenmaterial zur Herstellung von technischen Erdbauwerken und Abdichtung der Verkehrsflächen vom 09.02.2021
7. Entwässerungsnachweis vom 12.11.2021, inkl. dortigen Anlagen / Planunterlagen
8. Gutachterliche Stellungnahme zur Anbindung an die K 4706 vom 19.07.2021

Horb am Neckar, den **26. Okt. 2022**


Peter Rosenberger
Oberbürgermeister



Rottenburg, den


Fabian Gauss M.Eng
Stadtplaner