

---

Stellungnahme zum Bebauungsplan "Eppstein, Industriegebiet Am Römig, 2. Abschnitt"

KSD 20123961

---

**ANTRAG**

Der Hauptausschuss möge wie folgt beschließen:

Der Stellungnahme der Verwaltung zum Bebauungsplan Eppstein, Am Römig wird zugestimmt. Die Stellungnahme soll der Stadtverwaltung Frankenthal umgehend übersandt werden.

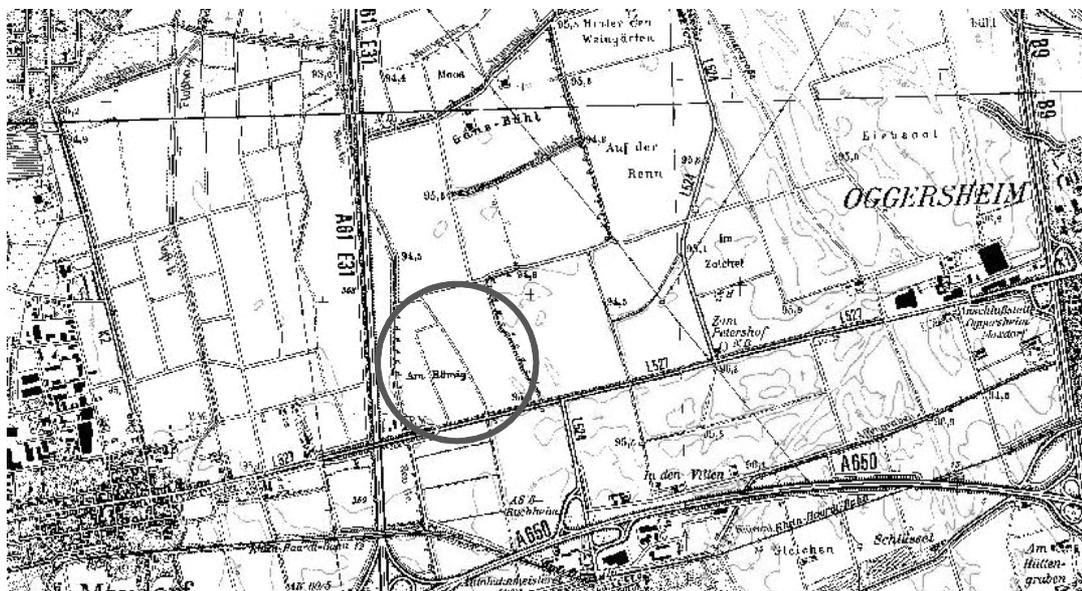
Der vorgeschlagene Text zur interkommunalen Vereinbarung zur langfristigen gemeinsamen Erschließung der Gewerbeflächen soll der Stadt Frankenthal zur Abstimmung übersandt werden.

## I. Sachstand

Die Stadt Ludwigshafen ist aufgefordert worden, zum Entwurf des Bebauungsplans der Stadt Frankenthal für die Gemeinde Eppstein Stellungnahme abzugeben. Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme wurde in Absprache mit der zuständigen Behörde bis zum 11.6.12 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 ist das Plangebiet 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.

## II Stellungnahme

Gegen die Planung des zweiten Abschnittes des Industriegebietes Am Römig der Stadt Frankenthal bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Allerdings sind im Rahmen der Bauleitplanung mehrere Aspekte abzuarbeiten und einer Klärung zuzuführen.

Aus Sicht der Raumordnung besteht für die Gewerbeflächen nördlich der A650 auf Frankenthaler und Ludwigshafener Gemarkung das Ziel einer interkommunalen gewerblich-industriellen Entwicklung. 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 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 Folgelasten zu tragen haben, für die die Stadt Frankenthal mit ihren Ansiedlungen Auslöserin ist.

Wir machen vor diesem Hintergrund folgende Bedenken geltend:

### 1. Lärmschutz

Zur Gewährleistung der schalltechnischen Verträglichkeit der Ansiedlungen auf den Frankenthaler Gewerbeflächen „Am Römig“ mit den umgebenden schutzbedürftigen Nutzungen wurde bereits im Zusammenhang mit der Flächennutzungsplanung für die gesamte Gewerbefläche eine Schallkontingentierung gutachterlich erarbeitet. Ein von der Stadt Ludwigshafen im Zusammenhang mit der damaligen Untersuchung einbezogener Schallgutachter kam zum Ergebnis, dass durch Anwendung der 6dB-Regelung zur Berücksichtigung der Vorbelastung spätere hinzukommende Gebietsausweisungen im Hinblick auf deren Lärmentwicklung nicht eingeschränkt werden.<sup>1</sup> (Dessen Anmerkungen zum Berechnungsverfahren wurden zwischenzeitlich aufgegriffen und auch in der vorliegenden Planung in die Ermittlung der Lärmkontingente eingearbeitet.

Dennoch ist es uns wichtig nochmals zu bekräftigen, dass die Ansiedlungen auf Frankenthaler Gemarkung nicht zu einer Benachteiligung möglicher neuer Ansiedlungen in Ludwigshafener Gewerbeflächen führen dürfen und dass dies im

---

<sup>1</sup> Erläuterung außerhalb der Stellungnahme: An den auch für eine künftige Ludwigshafener Gewerbefläche maßgeblichen Immissionsorten wurden in Anlehnung an die TA-Lärm pauschal um 6 dB(A) reduzierte Immissionsrichtwerte zugrunde gelegt, Dadurch soll sichergestellt werden, dass sowohl durch vorhandene Fremdgeräusche (etwa landwirtschaftliche Betriebsgeräusche) aber auch durch den Lärm potenzieller neuer Gewerbegebiete die zulässigen Immissionswerte an den schutzbedürftigen Nutzungen nicht überschritten werden. Dies ist eine in Fachkreisen anerkannte Vorgehensweise. Nach Einschätzung unseres Gutachters trägt dies den Ludwigshafener Interessen ausreichend Rechnung.

Schallschutzkonzept ausdrücklich zu berücksichtigen ist. Hierzu erwarten wir in den Ausführungen im Kapitel Schallschutz - Gewerbelärm deutlichere Aussagen mit klarem Bezug auf die möglichen Ludwigshafener Gewerbeentwicklungen gemäß FNP und Regionalplan. In diesem Zusammenhang möchten wir zudem auf Folgendes hinweisen:

In die Festsetzungen zur Lärmkontingentierung wird die Möglichkeit der Anwendung des 95%-Kriterium der TA-Lärm einbezogen, um Anlagen, deren Geräuscheinwirkungen wegen ständig vorherrschender Fremdgeräusche keine zusätzlichen schädlichen Umwelteinwirkungen verursachen, höhere Emissionskontingente zu ermöglichen. Es ist Wert darauf zu legen, dass im Rahmen der Genehmigung vor der Anwendung dieser Festsetzung für den zu genehmigenden Betrieb - bezogen auf jeden Immissionsort - nachgewiesen wird, dass die Überdeckung des Anlagengeräuschs durch ständig vorherrschende Fremdgeräusche auch tatsächlich gegeben ist.

Eine weitere Frage stellt sich in Bezug auf die der Berechnung zugrunde gelegten Immissionsorte: Während laut Ausführungen im Kapitel 8.6.1 in der Begründung die Wohnbebauung der Ortslage von Eppstein („südliche Bebauung von Eppstein, Dürkheimer Straße“) als Immissionsort in die Berechnung eingeflossen ist, wurde die nächstgelegene Wohnbebauung in der Ortslage von Ruchheim nicht einbezogen, obwohl sie mit rund 900m Entfernung einen geringeren Abstand vom Plangebiet hat. Dies ist nicht nachvollziehbar. Die Gründe sind dazulegen oder die Berechnung bzw. die Ausführungen dazu zu korrigieren.

## 2. Verkehrliche Erschließung

Die Anbindung des Baugebietes erscheint hinsichtlich seiner Führung und seiner künftigen Bedeutung und Belastung innerhalb des vorhandenen Systems problematisch.

Wie in Kap. 8.7.3 dargelegt und durch die bisherigen Untersuchungen auch gutachterlich bestätigt, ist die Leistungsfähigkeit der im Umfeld vorhandenen Verkehrsanlagen (Kreisverkehrsplatz L 527/L524, Autobahnabfahrten L 524/A650 nördlich und südlich der A650) bei einer ganzheitlichen Entwicklung der Gewerbegebiete nördlich der A650 nicht mehr gegeben. Dadurch sind erhebliche negative Auswirkungen auf den Verkehrsablauf, aber auch negative Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Insgesamt bedeutet dies, dass die Erschließung verkehrlich nicht gesichert ist.

Im Hinblick auf das zukünftige Verkehrsaufkommen aus den geplanten Gewerbegebieten ist die Notwendigkeit der Ertüchtigung des Kreisverkehrsplatzes L524/527 sowie der Strecke L 524 nicht auszuschließen. Derzeit liegen diese in der Zuständigkeit des Landes. Solange dies so bleibt sind aus Sicht der Stadt Ludwigshafen keine weiteren Regelungen erforderlich.

Die bisherigen Untersuchungen bezogen sich zwar auf die ganzheitliche Entwicklung der potentiellen Entwicklungsflächen, jedoch haben die Verkehrsuntersuchungen im Rahmen der Bebauungsplanung für den ersten Abschnitt („Kartoffel Kuhn“) verkehrliche Defizite im Bestand bestätigt. Auch die jetzt durchgeführte Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass bereits ohne zusätzliche Gewerbeansiedlungen die heutige Verkehrssituation keine Leistungsreserven mehr aufweist. Es ist deshalb zu

erwarten, dass bereits durch die Entwicklung des 2. Abschnittes „Im Römig“ zwingend Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum erforderlich sind.

Somit müssen im vorhandenen Verkehrsnetz Ausbaumaßnahmen erfolgen. Welche Maßnahmen zielführend sind und in welchem Umfang diese zu realisieren sind, ist noch zu untersuchen und mit den zuständigen (Landes-)Behörden und der Stadt Ludwigshafen abzustimmen. Dies wiederum ist rechtzeitig vor Abschluss der Planung zu geschehen, um sicherzustellen, dass zum Zeitpunkt der Vorhabenrealisierung die notwendige Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und damit eine ausreichende Erschließung des Industriegebietes gegeben ist. Zu betrachten sind dabei insbesondere die beiden Anschlussstellen an die A650, der Knotenpunkt L524/L527 sowie Anschlussstellen an die potentiellen Entwicklungsflächen. Bei diesen Planungen ist aus Sicht der Stadt Ludwigshafen folgendes zu beachten:

- Da die möglichen Lösungsansätze für eine Gesamtverkehrslösung im Sinne einer interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung noch nicht abschließend untersucht und diskutiert wurden, dürfen durch die Planung keine Optionen verbaut werden.
- Die Lösungen für die Verkehrserschließung des 2. Bauabschnittes Am Römig müssen so gestaltet werden, dass sie entweder modular aufgebaut sind und damit eine Erschließung der Ludwigshafener Flächen zu einem späteren Zeitpunkt ermöglichen, ohne dass dadurch wieder zusätzlich Umbaukosten entstehen. Alternativ wäre eine Lösung möglich, die bereits jetzt die Verkehrserzeugung weiterer Gewerbegebiete berücksichtigt.
- Für die gefundene Lösung muss z.B. durch entsprechende Festsetzung im jetzigen Bebauungsplanverfahren oder durch andere rechtliche Vereinbarungen sichergestellt werden, dass im Falle einer späteren Nutzung der Ludwigshafener Teilflächen diese Lösung auch noch umgesetzt werden kann.
- Die Stadt Ludwigshafen legt insbesondere Wert darauf, dass eine Erschließung ihrer potentiellen Gewerbeflächen über einen Knotenpunkt an der L527 im Abschnitt zwischen dem derzeitigen Kreisverkehr L524/L527 und der Autobahnbrücke der A61 möglich sein muss. Der Bebauungsplan für den 2. Abschnitt „Am Römig“ muss diese Option deshalb ausdrücklich berücksichtigen.
- Die notwendigen verkehrlichen Maßnahmen liegen auf der Gemarkung der Stadt Ludwigshafen in der Baulast des Landes Rheinland-Pfalz. Hier kann nur eine einvernehmliche Lösung, auch in finanzieller Hinsicht, zielführend sein.
- Die verkehrlichen Auswirkungen auf den Stadtteil Ruchheim sind zu betrachten. Verkehrliche Lösungen dürfen die Verkehrssituation in diesem Stadtteil nicht verschlechtern.

Damit hier auch künftig keine zusätzliche Kostenbelastung auf die Stadt Ludwigshafen zukommt, die nicht auf städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen Ludwigshafens zurückzuführen sind, sondern ihre Ursache in Entwicklungsmaßnahmen der Nachbargemeinden haben, müssen bei der vertraglichen Abarbeitung der Angelegenheit entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

Durch die Entwicklung des Ludwigshafener Gewerbegebietes nördlich der A 650 kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass zumindest die Strecke zwischen Ruchheim und einem möglichen, künftigen Anschluss dieses Gebietes an die L 524, der Ortsdurchfahrt Ruchheim zugeschlagen wird und damit in die Zuständigkeit der Stadt Ludwigshafen fällt.

Damit dann ggf. erforderliche Ertüchtigungsmaßnahmen in diesem Bereich nicht alleine von der Stadt Ludwigshafen getragen werden müssen und auch die Baulast/Bau-unterhaltung durch eventuelle zusätzlich Verkehrsanlagen nicht nur durch die Stadt Ludwigshafen, sondern von allen Verursachern zu tragen sind, sollen entsprechende vertragliche Regelungen getroffen werden.

Der Planungsvariante, zusätzliche Verkehre durch das Gewerbegebiet „Nördlich der A 650“ zu führen, stehen wir sehr kritisch gegenüber, da es sich hier um eine Sammelstraße handeln würde, für die ggf. Erschließungsbeiträge erhoben werden müssten. Eine Aussage zur Erschließungsbeitragspflicht kann erst nach Vorlag einer konkreten Planung getroffen werden. Weiter geben wir zu bedenken, dass eine solche Straße auch aus Unterhaltssicht wesentlich kostspieliger ist als eine Sammelstraße die nur der Erschließung des Gewerbegebietes dient.

### 3. Entwässerung

Die Stadtentwässerung Ludwigshafen hat in den vergangenen Jahren durch den Bau der Regenwasseranlage in Ruchheim mit einem rückhaltewirksamen Gesamtvolumen von rd. 35.000 m<sup>3</sup> große Anstrengungen unternommen, um die Spitzenabflüsse im Vorflutsystem Affen- und Belchgraben zu reduzieren. Darüber hinaus wird derzeit der Ausbau des Belchgrabens vom Gewässerzweckverband Isenach/Eckbach vorangetrieben, um die Wasserspiegellagen im rückgestauten Gewässer um wenige Dezimeter zu senken. Bei diesen Berechnungen wurde nach unserer Information von den bestehenden Gewässereinleitungen ausgegangen. Zusätzliche Gewässereinleitungen stehen nicht im Einklang zu den Zielen des derzeitigen Gewässerausbaus.

In der Begründung zum Bebauungsplan "Am Römig II" ist sowohl die Versickerung wie auch die Pufferung des Niederschlagswassers mit Ableitung in die angrenzenden Gräben aufgeführt. Unter den o.g. Randbedingungen sehen wir die Ableitung von zusätzlichen Wassermengen in das Vorflutsystem des Belchgrabens selbst bei Starkregenereignissen als sehr problematisch an. Diese sollten bei der Erschließung durch geeignete Maßnahmen vermieden werden.

### 4. Landespflege

Der Bebauungsplan setzt auf der Grenze zum Stadtgebiet Ludwigshafen (nördlich der L527) eine private Grünfläche mit einer Breite von 15 m fest, stellenweise schmaler. Diese private Grünfläche stellt die Eingrünung des Gebiets dar. Eine "Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft" ist dort nicht festgesetzt.

Die Festsetzungen zu Begrünung und Bepflanzung dieser Fläche, die dort einen neuen Ortsrand nach Süden bildet, werden begrüßt. Wir regen an, diese Festsetzungen noch klarer zu fassen im Hinblick darauf, dass innerhalb der Grünfläche keine baulichen Anlagen zulässig sind und der neue Ortsrand harmonisch aussieht.

## 5. Redaktionelle Hinweise

- Der Ausbau der Knotenpunkte: die Verkehrsuntersuchung wurde nicht von den Städten Mannheim und Ludwigshafen, sondern Frankenthal und Ludwigshafen beauftragt.
- S.29: Knotenpunkt L524/A650 südlich der A650: Der erste Satz müsste lauten: Der Knotenpunkt L524/A650 südlich der A 650 wird aktuell von ca. 15.1000 Kfz/Tag belastet.

Bezüglich des weiteren Vorgehens schlägt die Stadt Ludwigshafen vor, spätestens bis zum Satzungsbeschluss eine interkommunale Vereinbarung zur langfristigen gemeinsamen Erschließung der Gewerbeflächen zu schließen.

Hierbei soll folgender Text der Stadt Frankenthal zur Abstimmung vorgelegt werden:

### **Präambel**

Die Städte Ludwigshafen und Frankenthal streben an Ihrer gemeinsamen Gemarkungsgrenze zwischen den Stadtteilen LU-Rucheim und FT-Eppstein eine interkommunale Gewerbeflächenentwicklung an. Deshalb haben die beiden Städte in Ihren gültigen Flächennutzungsplänen jeweils entsprechende Gewerbeflächendarstellungen vorgenommen; auf der Gemarkung Ludwigshafen ca. 43 ha G-Fläche, auf der Gemarkung Frankenthal ca. 53 ha G-Fläche (Anlage 1 Auszug FNP der Stadt Ludwigshafen und Anlage 2 Auszug FNP der Stadt Frankenthal). Diese Flächen besitzen aufgrund der verkehrlichen Lagegunst unmittelbar an überregional bedeutsamen Verkehrsachsen und ihrer Größe eine hervorragende Eignung für gewerbliche Neuansiedlungen und sollen die landesweit bedeutsamen Gewerbestandorte in Ihrer Entwicklung unterstützen.

Deshalb sind diese Gewerbeflächen auch im 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 als Vorranggebiet für Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen, Logistik als Ziel enthalten.

Die genannten Gewerbeflächen sollen nicht parallel zu weiteren Gewerbeflächen im Sinne einer Angebotsplanung entwickelt werden, sondern regional bedeutsamen Unternehmensansiedlungen vorbehalten sein. Wegen der nun kurzfristig vorgesehenen Ansiedlungen (Kartoffel-

Kuhn und Metro-Logistikzentrum) auf Frankenthaler Gemarkung ist eine zeitgleiche Entwicklung der Flächen beider Nachbarstädte nicht möglich.

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

Deshalb vereinbaren die Stadt Ludwigshafen und die Stadt Frankenthal mit diesem Letter of Intent, im Interesse einer ganzheitlichen 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 möglichst einvernehmlicher Entscheidungen.

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

- (1) Die Städte Ludwigshafen und Frankenthal haben im Jahr 2011 das Verkehrsplanungsbüro Modus-Consult gemeinsam mit einer verkehrstechnischen Untersuchung der Gebietserschließung und der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsanlagen beauftragt (Stadt Frankenthal und Stadt Ludwigshafen, Verkehrstechnische Untersuchung `Gewerbegebiete nördlich und südlich der L527`; MODUS CONSULT ULM GmbH). Auf der Grundlage dieser gutachterlichen Untersuchungen stimmen die Vertragspartner im Ergebnis darin überein, dass die Leistungsfähigkeit der im Umfeld vorhandenen Verkehrsanlagen (Kreisverkehrsplatz L 527/L524, Autobahnabfahrten L 524/A650 nördlich und südlich der A650) bei einer ganzheitlichen Entwicklung der Gewerbeflächen nördlich der A650 nicht mehr gegeben ist. Aber bereits aufgrund der anstehenden Ansiedlung eines Logistikzentrums auf der Gemarkung der Stadt Frankenthal ist ein funktionierender Verkehrsablauf nicht mehr gewährleistet.
- (2) Deshalb ist es erforderlich, die bestehenden Verkehrsanlagen entsprechend den gutachterlichen Empfehlungen im Hinblick auf eine ganzheitliche Entwicklung auch im Einvernehmen mit dem LBM und den beteiligten Ministerien aus- bzw. umzubauen. Im Einzelnen handelt es sich hierbei insbesondere um folgende Verkehrsanlagen:
  - Kreisverkehrsplatz L 527/L524
  - Autobahnauf-/abfahrten L 524/A650 nördlich und südlich der A650
  - ggf. L 524 zwischen Kreisverkehrsplatz und Autobahnauf-/abfahrten zur A 650
  - ggf. L 527 im Bereich von potentiellen Anschlussstellen zur inneren Erschließung

- (3) Die Vertragspartner sind sich darüber einig, dass ein einvernehmliches Verkehrs- und Erschließungskonzept entwickelt, abgestimmt und vereinbart, sowie ggf. fortgeschrieben werden muss, das folgenden Anforderungen gerecht wird:
- Ausreichende Leistungsfähigkeit insbesondere der zuvor genannten Verkehrsanlagen im Hinblick auf die ganzheitliche Entwicklung der Gewerbeflächen
  - Offenhaltung von Anschluss-/Erschließungsoptionen für die innere Erschließung von Teilflächen
  - Realisierbarkeit von funktionsfähigen Zwischenausbauzuständen, die nicht ein weiteres Mal um-/rückgebaut werden müssen (modulares Realisierungskonzept)
  - Flexibilität im Hinblick auf die bereits bekannten konkreten Ansiedlungsabsichten sowie weitere Ansiedlungen und deren Verkehrserzeugung

Dieses Verkehrs- und Erschließungskonzept soll von dem bereits gemeinsam beauftragten Verkehrsplanungsbüro Modus-Consult in enger Abstimmung mit den Vertragspartnern, dem LBM und den beteiligten Ministerien erarbeitet werden.

- (4) Das gemeinsame Verkehrs- und Erschließungskonzept soll von den jeweils zuständigen stadträtlichen Gremien der Vertragspartner beschlossen und der weiteren Planung und Realisierung zugrunde gelegt werden.

## **§ 2 Immissionsschutz, Emissionskontingente**

- (1) Die Vertragspartner sind sich einig, dass auch im Hinblick auf den gebotenen Immissionsschutz bei Einzelansiedlungen und Teilrealisierungen die ganzheitliche Entwicklung der Gewerbeflächen über die jeweils eigene Gemarkungsgrenze hinaus gewährleistet werden muss. Dies bezieht sich sowohl auf die Verkehrsimmissionen als auch auf Immissionen, die von den Betrieben unmittelbar ausgehen, und insbesondere für die Stadtteile Ruchheim und Eppstein wirksam werden. Spürbare bzw. unzumutbare Verschlechterungen im Umfeld der Ansiedlungen sollen ausgeschlossen werden.
- (2) Sollten im Rahmen der Bauleitplanung Emissionskontingente für die Gewerbeflächen festgesetzt werden, sollen die Festsetzungen die ganzheitliche Entwicklung der Gewerbeflächen und die gleichwertigen Nutzungsinteressen der Vertragspartner berücksichtigen.
- (3) Ggf. wird ein gemeinsames Immissionsschutzkonzept erarbeitet.

### **§ 3 Planungs- und Baurecht**

- (1) Die Vertragspartner sind in der Wahl des Bauleitplanverfahrens (klassischer Bebauungsplan, vorhabenbezogener Bebauungsplan) und der Bildung von räumlichen Geltungsbereichen frei, ebenso in der inhaltlichen Ausgestaltung und Abwägung.
- (2) Bei den Bauleitplanungen sollen die Vereinbarungen gem. § 1 und § 2 berücksichtigt werden.
- (3) Die Vertragspartner vereinbaren im Interesse der zügigen Vorbereitung und Abwicklung von Bauleitplanverfahren eine frühzeitige gegenseitige Information und Abstimmung (inhaltlich und zeitlich) vor Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsschritte.
- (4) Die Vertragspartner informieren sich gegenseitig sobald Baurecht gegeben ist und mit Baumaßnahmen begonnen werden soll.

### **§ 5 Kostentragung**

- (1) Die Kosten für das Gutachten 'Verkehrs- und Erschließungskonzept' tragen die Vertragspartner jeweils zur Hälfte.
- (2) Die Kosten der Bauleitplanung (einschl. erforderlicher Gutachten) tragen die Vertragspartner jeweils für Ihren eigenen Gemarkungsbereich.
- (3) Für die Planung und Herstellung verkehrlicher Maßnahmen insbesondere im Zuge der Landesstraßen ist eine weitgehende Bezuschussung/Beteiligung von Landesseite anzustreben. Insbesondere das Wirtschafts- und das Infrastrukturministerium sind hier gefragt. Die notwendigen Gespräche mit den Ministerien werden von den Verantwortlichen gemeinsam geführt. Denn nur das gemeinsame Auftreten und Vorgehen im Sinne eines gemeinsamen Entwicklungsgebietes stärkt die Verhandlungsposition der Städte Ludwigshafen und Frankenthal.
- (4) Der abzüglich von Landeszuschüssen verbleibende Finanzierungsanteil von Planungs- und Herstellungskosten für den Aus-/Umbau vorhandener Verkehrsanlagen und den Unterhalt der entsprechend des gemeinsamen Verkehrs- und Erschließungskonzeptes ausgebauten Verkehrsanlagen erfolgt, nach Abzug von eventuell weiteren Baukostenzuschüssen Dritter, anteilig durch die Vertragspartner entsprechend der Größe der Gewerbeflächen (Ludwigshafen ca. 43 ha Fläche, Frankenthal ca. 53 ha Fläche).
- (5) Die Kosten der Realisierung des Ausbaus vorhandener Verkehrsanlagen (ggf. als Zwischenausbauzustände) werden jeweils von der Stadt vorfinanziert, auf deren Gemarkung die Unternehmensansiedlung den Ausbau erforderlich macht. Die

Abrechnung der Gesamtkosten erfolgt nach Fertigstellung der letzten Ausbaumaßnahme sowie Schlussabrechnungen der Einzelmaßnahmen unter Offenlegung der Baukostenzuschüsse Dritter.

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

## **§ 6 Termine**

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

## **§ 7 Schriftform**

Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Erforderlichenfalls werden weitere schriftliche Vereinbarung getroffen, die Vereinbarungen dieses LOI konkretisieren.

## **§ 8 Salvatorische Klausel**

Sollte eine Bestimmung dieser Vereinbarung ganz oder teilweise unwirksam oder undurchführbar sein oder werden wird, 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