Beratungsvorlage GVV/002/2021

Amt: Baurechts- und Ordnungsamt Amt für Stadtentwicklung

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Ergebnis
Gemeinsamer Ausschuss (Vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft)	06.05.2021	Ö - Kenntnisnahme	

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Intermodales Servicezentrum Horb" in Horb am Neckar – Altheim Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach §§ 4 Abs. 1 + 3 Abs. 1 BauGB

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs.1 BauGB eine zustimmende Stellungnahme abzugeben.

Finanzielle Auswirkungen: ☐ Ja ☒ Nein

Gesamtkosten: Euro

Finanzierung:

Ergebnishaushalt 2021
Haushaltsstelle: Euro

Finanzhaushalt 2021
Haushaltsstelle: Euro

Stadt Freudenstadt
Amt: Baurechts- und Ordnungsamt Amt für Stadtentwicklung

Beratungsvorlage GVV/002/2021

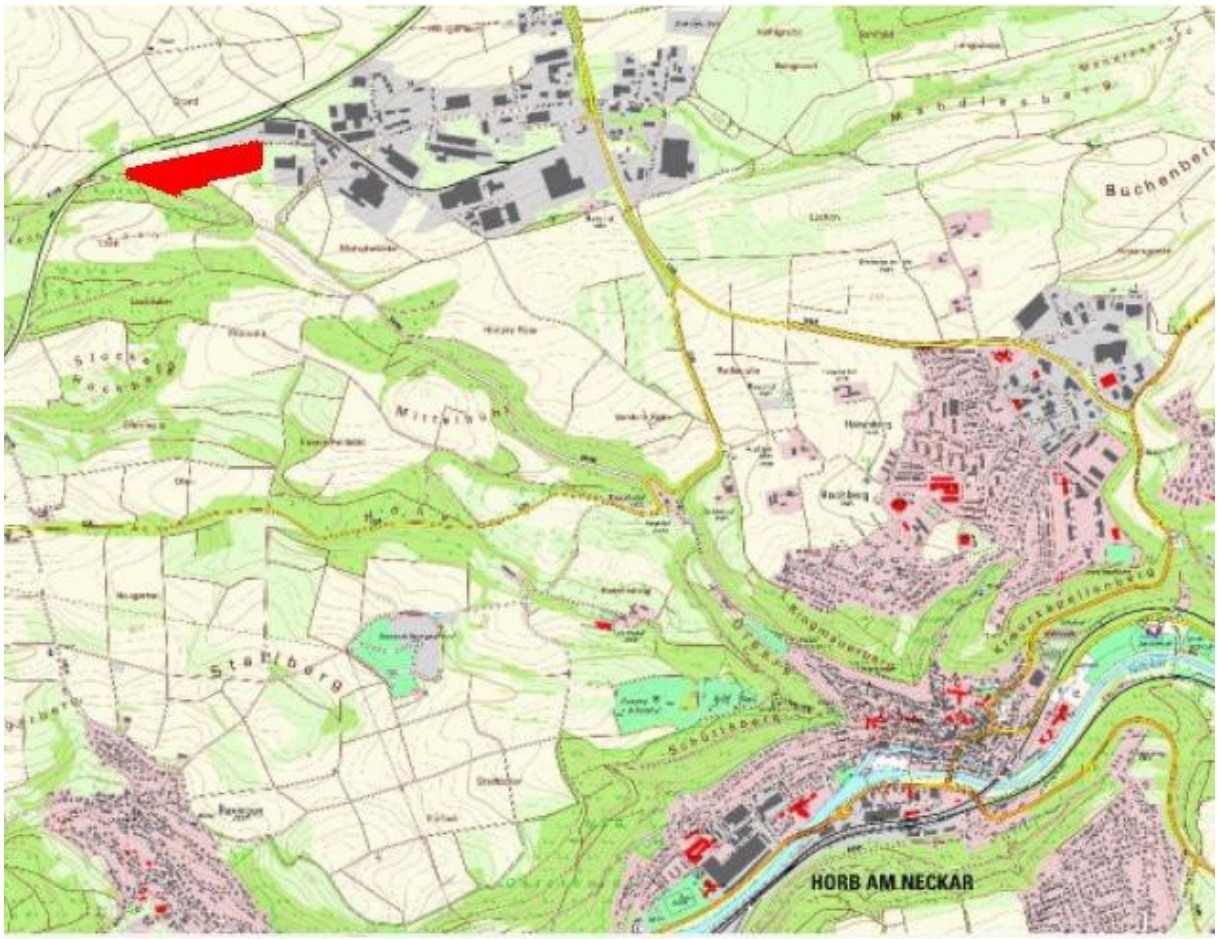
Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 14.04.2021 wurde die Stadt Freudenstadt (als handelnde Gemeinde für die Vereinbarte Verwaltungsgemeinschaft Freudenstadt mit Seewald und Bad Rippoldsau-Schapbach) am Verfahren zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Intermodales Servicezentrum Horb“ in Horb am Neckar – Altheim beteiligt und um Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB gebeten.

Zu den Zielen und Zwecken der Planung sagt die Begründung aus, dass im Industriegebiet Horb-Heiligenfeld unter Nutzung der bestehenden Anschlussbahn der Stadt Horb ein Terminal des Kombinierten Verkehrs (KV) Schiene/Straße eingerichtet werden soll.

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.

Planungsrecht

Im vorliegenden Geltungsbereich mit einer Fläche von rund 4,3 ha sollen im festzusetzenden Sondergebiet die Zulässigkeit von Gebäuden, Anlagen und Freiflächen, die in räumlicher Anbindung an das KV-Terminal dieses funktional ergänzen, ermöglicht werden.

Folgende Gutachten sind dem Bebauungsplanentwurf beigefügt:

- Umweltbericht vom 16.11.2020
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 16.11.2020
- Hydrologisches Gutachten vom 22.01.2021
- Schallschutzgutachten vom 29.01.2021
- Verkehrsgutachten vom 17.12.2020
- Gutachterliche Stellungnahme zur Verwendung von Bodenmaterial zur Herstellung von technischen Erdbauwerken und Abdichtung der Verkehrsflächen vom 09.02.2021

Auswirkungen auf dem Verwaltungsraum Freudenstadt

Mit Realisierung des Vorhabens sind zweifelsfrei Auswirkungen verbunden, die meisten Auswirkungen betreffen jedoch den Nahbereich im Bereich des Vorhabens selbst und entfalten damit keine oder nur sehr geringe unmittelbare Auswirkungen auf den Verwaltungsraum der Verwaltungsgemeinschaft.

Großräumig wurden die Auswirkungen im verkehrlichen Bereich und hier insbesondere die Schwerlastverkehre untersucht und betrachtet. Grundsätzlich geht die Untersuchung davon aus, dass die Verkehre durch Fahrten bereits heute im Straßennetz vorhanden sind. Umverteilungen und damit im Einzelfall Mehrbelastungen, sind daher nur im unmittelbaren Zufahrtsbereich zu verzeichnen.

Aus und in Richtung Freudenstadt sind laut Prognose die Fahrten bereits vorhanden.

Stellungnahme

Die Stadt Freudenstadt begrüßt grundsätzlich sowohl die Ansiedlung des Kombinierten Verkehrsterminals als auch die ergänzende Nutzung des Intermodalen Servicezentrums Horb.

Die Ansiedlung unterstützt die dauerhafte und notwendige Verlagerung von Schwerverkehr auf die Schiene. Die schienengebundene direkte Anbindung des Landkreises an die Seehäfen über das KV-Terminal und insbesondere die zusätzlichen Services im Intermodalen Servicezentrum können für die auf internationale Beziehungen ausgerichteten Branchen im Landkreis eine sinnvolle Ergänzung des Logistikangebotes werden.

Anlagen:

- Zeichnerische Festsetzungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Intermodales Servicezentrum Horb“ in Horb am Neckar – Altheim
- Auszug aus der Verkehrsuntersuchung