



Rosenstadt | ZWEIBRÜCKEN

Stadt Zweibrücken

**Flächennutzungsplanung
Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken**

**hier: 20. Teiländerung
des Flächennutzungsplans der Stadt Zweibrücken
für den Geltungsbereich des Bebauungsplans
„Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“**

**mit Darstellung der 46. Teiländerung des Flächennutzungsplans
der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land**

Begründung und Umweltbericht

gemäß § 5 Abs. 5 BauGB

Fassung:

Vorentwurf zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit,
der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB sowie
der Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB

Stand: 07.10.2024

Bearbeitung:

FIRU-mbH · Bahnhofstraße 22 · 67655 Kaiserslautern · Telefon 06 31 / 3 62 45-0
Fax 06 31 / 3 62 45-99 · E-Mail: FIRU-KL1@FIRU-mbh.de · Internet: www.FIRU-mbh.de
Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Andreas Jacob · Prokurist: Dipl.-Ing. Agr. Detlef Lilier
Amtsgericht Kaiserslautern HRB 2275 · USt-IdNr.: DE 148634492 · Steuer-Nr. 19/650/0147/7



Inhaltsverzeichnis

I	RECHTSGRUNDLAGEN	6
II	VERFAHREN	8
III	WESENTLICHE INHALTE, ZIELE, ZWECKE UND AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	9
1	Planungsanlass und Erfordernis der Planung	9
1.1	Fortschreibungsbedarf Vorbereitende Bauleitplanung	12
2	Ziele und Zwecke der Planung	16
2.1	Typus der Bauleitplanung	17
2.2	Regelverfahren der Bauleitplanung mit integrierter Umweltprüfung.....	17
3	Projekt- und Plangebiet.....	20
3.1	Lage und Größe des Plangebietes / Geltungsbereich.....	20
3.2	Vorhandene Nutzung im Plangebiet.....	24
3.3	Eigentums- und Rechtsverhältnisse.....	26
4	Planungsalternativen und Alternativstandorte, 0-Variante.....	27
5	Planerische Vorgaben.....	28
5.1	Anpassung an die Ziele der Raumordnung (§ 1 Abs. 4 BauGB)	28
5.1.1	Landesentwicklungsprogramm (LEP IV).....	28
5.1.2	Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz IV	30
5.1.3	Raumordnungsverfahren mit integriertem Zielabweichungsverfahren.....	31
5.1.4	Widerspruchsverfahren	33
5.2	Umweltrechtliche Planvorgaben mit Bezug zum Projektgebiet	34
5.2.1	Schutzgebiete und geschützte Flächen nach Naturschutzrecht	34
5.2.2	Biotope des Biotopkatasters Rheinland-Pfalz.....	35
5.2.3	Geschützte Arten	36
5.2.4	Bodenschutz, Altstandorte im Projektgebiet sowie Kampfmittel	37
5.2.5	Belange der Wasserwirtschaft / Hochwasserschutz.....	37
5.3	Sonstige Planungen und (informelle) Konzepte mit Bezug zum Projektgebiet	38
5.3.1	Einzelhandelskonzept Stadt Zweibrücken (Fortschreibung)	38
5.3.2	Einzelhandelskonzept VG Zweibrücken-Land	38
5.3.3	Energie- und Klimaschutzkonzept Stadt Zweibrücken	38
6	Städtebauliche Konzeption der plangebenden Kommune.....	39
6.1	Herleitung der Gebietsart nach BauNVO.....	39
6.2	Städtebauliche Ordnung und Entwicklung gem. § 1 Abs. 3 BauGB	40



6.3	Realistisches Nutzungsszenario als Grundlage einer Fachbegutachtung auf der sicheren Seite.....	41
6.4	Planfeststellungsersetzende Teile des Bebauungsplans	42
6.5	Anforderungen an die Abwägung bei einem projektbezogenen Angebotsbebauungsplan	46
6.6	Bestandteile der bauleitplanerischen Konzeption zum Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“	46
7	Wesentliche Belange und Auswirkungen der Planung	48
7.1	Einzelhandel.....	50
7.1.1	Präambel zur Vorlage der ecostra-Auswirkungsanalyse sowie ergänzender ecostra-Untersuchungen zur Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet im Rahmen des laufenden Genehmigungsverfahrens	50
7.1.2	Ausgangslage	54
7.1.3	Einzugsgebiet und Bevölkerungspotenziale	54
7.1.4	Kaufkraft	58
7.1.5	Umsatzerwartung und Umsatzherkunft des Zweibrücken Fashion Outlet	58
7.1.6	Worst-Case-Ansatz:.....	58
7.1.7	Mögliche Auswirkungen der geplanten Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet auf ausgewählte zentrale Orte im Naheinzugsgebiet (Zone I)	58
7.1.8	Mögliche Auswirkungen der geplanten Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet auf ausgewählte zentrale Orte im mittleren Einzugsgebiet (Zone II)	58
7.1.9	Auswirkungen auf die Nahversorgung.....	58
7.1.10	Mögliche Auswirkungen unter Ansatz der maximalen Verkaufsflächenkorridore in den einzelnen Sortimentsbereichen	58
7.1.11	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	59
7.2	Verkehr	60
7.2.1	Ausgangslage	60
7.2.2	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	77
7.3	Baugrund und Bodenschutz.....	78
7.3.1	Ausgangslage	78
7.3.2	Klassifizierung und bodenmechanische Kenngrößen	79
7.3.3	Gebäudegründung	79
7.3.4	Geotechnische Empfehlung zum Verkehrsflächenbau	80
7.3.5	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	80
7.4	Technische Erschließung und Versorgungsmedien / Abfall und Entsorgung	80
7.4.1	Ausgangslage	80
7.4.2	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	81
7.5	Grundwasser und Belange des Wasserhaushaltes	81



7.5.1	Ausgangslage / Gutachterliche Untersuchung	81
7.5.2	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	81
7.6	Entwässerung, Hochwasserschutz und Umgang mit Starkregenereignissen	81
7.6.1	Niederschlagswasserentwässerung:.....	82
7.6.2	Wasserhaushaltsbetrachtung	84
7.6.3	Mögliche Bausteine des Entwässerungssystems.....	84
7.6.4	Schmutzwasserentwässerung.....	85
7.6.5	Hochwasserrisiko	85
7.6.6	Beurteilung der Versickerungsfähigkeit des Untergrundes.....	85
7.6.7	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	85
7.7	Städtebaulicher Immissionsschutz	86
7.7.1	Ausgangslage - Schalltechnische Untersuchung vorlaufend im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Erweiterung des ZFO Zweibrücken	86
7.7.2	Luftschadstoffe	87
7.7.3	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	89
7.8	Regionalwirtschaftliche und touristische Effekte	89
7.8.1	Touristische Effekte	89
7.8.2	Regionalwirtschaftliche Effekte	90
7.8.3	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	91
7.9	Naturschutz, Artenschutz, Landschaft/Ortsbild	91
7.9.1	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	92
7.10	Klimawandel und Klimaanpassung	92
7.10.1	Ausgangslage - Machbarkeitsstudie für PV-Anlagen/ Künftiger Stromverbrauch der Anlage Gutachterliche Untersuchung.....	92
7.10.2	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	93
7.10.3	Klimabelange.....	93
7.10.4	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	97
7.11	Private Belange	98
7.11.1	Ausgangslage	98
7.11.2	Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse	99
8	Planinhalt	99
8.1	Rechtskräftige Darstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Zweibrücken	99
8.2	Geplante Darstellungen des Flächennutzungsplans.....	100
8.2.1	Sonderbauflächen gem. § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO	100
8.2.2	Flächen für den überörtlichen Verkehr gem. § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB	101
9	Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB.....	103



9.1	Grundsätze der Abwägung	103
9.2	Auswirkungen der Planung auf die städtebauliche Ordnung und Entwicklung sowie die natürlichen Lebensgrundlagen	104
9.3	Gewichtung des Abwägungsmaterials.....	104
9.3.1	Argumente für die Planaufstellung des standörtlichen Bebauungsplans.....	104
9.3.2	Argumente gegen die Planaufstellung des standörtlichen Bebauungsplans	104
9.4	Fazit der Abwägung	104
IV	UMWELTBERICHT.....	105
1	Untersuchungsrahmen und Untersuchungsumfang der Umweltprüfung	105
2	Schutzgüter und Wechselwirkungen	105
V	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	106
VI	ANLAGEN	108



I RECHTSGRUNDLAGEN

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394).

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke **Baunutzungsverordnung – BauNVO**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (**Planzeichenverordnung – PlanZV**) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802).

Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist.

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (**Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG**) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306).

Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598, 2716).

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274, 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225).

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 8. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 151) geändert worden ist.

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (**Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG**) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225) geändert worden ist.

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (**Wasserhaushaltsgesetz - WHG**) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist.

Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist.

Bundesklimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235) geändert worden ist.



Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235) geändert worden ist.

Bundes-Klimaanpassungsgesetz vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 393).

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. November 1998 (GVBl. S. 365), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. Dezember 2022 (GVBl. S. 403).

Landesplanungsgesetz (LPlG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. April 2003 (GVBl. S. 41), zuletzt geändert durch § 54 des Gesetzes vom 06. Oktober 2015 (GVBl. S. 283, 295).

Landesstraßengesetz (LStrG) in der Fassung vom 1. August 1977 (GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch § 84 des Gesetzes vom 7. Dezember 2022 (GVBl. S. 413).

Landesgesetzes zur Installation von Solaranlagen Rheinland-Pfalz (Landessolargesetz - LSo-larG) vom 30. September 2021 (GVBl. S. 550), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. November 2023 (GVBl. S. 367).

Landesgesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmäler (**Denkmalschutzgesetz** - DSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1978 (GVBl. S. 159), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. September 2021 (GVBl. S. 543).

Landeskreislaufwirtschaftsgesetz (LKrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. November 2013 (GVBl. S. 459), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. Juli 2023 (GVBl. S. 207).

Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juli 2005 (GVBl. S. 302), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 26. Juni 2020 (GVBl. S. 287).

Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz (**Landeswassergesetz** - LWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 2015 (GVBl. S. 127), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. April 2022 (GVBl. S. 118).

Landesgesetz zur Förderung des Klimaschutzes (**Landesklimaschutzgesetz** - LKSG-) vom 19. August 2014, geändert durch § 48 des Gesetzes vom 06.10.2015 (GVBl. S. 283, 295).

Gemeindeordnung für Rheinland-Pfalz (GemO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.01.1994 (GVBl. S. 153), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Mai 2023 (GVBl. S. 133).



II VERFAHREN

Die 20. Teiländerung des Flächennutzungsplans wird im 2-stufigen Regelverfahren mit allen erforderlichen Verfahrensschritten gem. §§ 2,3,4 i.V.m. § 5 BauGB und zugleich gem. § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ durchgeführt. Träger des Bebauungsplanverfahrens ist der Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken (ZEF). Der Plangeber Stadt Zweibrücken ist Verbandsmitglied des vorgenannten ZEF.

Ursprünglicher Aufstellungsbeschluss	gem. § 2 (1) BauGB	am	01.02.2023
neu gefasst am:		am	__.__.2024
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses		am	__.__.2024
Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit (Bekanntmachung __.__.202x)	gem. § 3 (1) BauGB	vom	__.__.2024 bis __.__.2024
Frühzeitige Unterrichtung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange	gem. § 4 (1) BauGB	vom	__.__.2024 bis __.__.2024
Entwurfsbilligung und Beschluss zur öffentlichen Auslegung	gem. § 3 (2) BauGB	am	__.__.202x
Öffentliche Auslegung (Bekanntmachung __.__.202x)	gem. § 3 (2) BauGB	vom	__.__.202x bis __.__.202x
Einholung der Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	gem. § 4 (2) BauGB	vom	__.__.202x bis __.__.202x
Feststellungsbeschluss		am	__.__.202x

Ausfertigung:

Zweibrücken, den __.__.202x

Genehmigung

Das Genehmigungsverfahren wurde gem. § 6 (1) BauGB mit Bescheid der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (SGD) vom __.__.202x abgeschlossen.

Ortsübliche Bekanntmachung / Wirksamkeit	gem. § 6(5) BauGB	am	__.__.202x
--	-------------------	----	------------



III WESENTLICHE INHALTE, ZIELE, ZWECKE UND AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1 Planungsanlass und Erfordernis der Planung

Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 2 Abs. 1 und 4 BauGB sind Bauleitpläne aufzustellen, zu ändern, zu ergänzen oder aufzuheben, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung einer Gemeinde erforderlich ist.

Die Betreiberin des Zweibrücken Fashion Outlet (ZFO), VIA Outlets Zweibrücken B.V. (VIA), hat dem Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken (ZEF) 2019 ihre baulich-funktionalen Erweiterungspläne des von ihm auf eigenem Grundstück betriebenen Fabrikverkaufszentrums wie folgt unterbreitet:

„Die Betreiberin des Zweibrücken Fashion Outlet (ZFO), VIA Outlets Zweibrücken B.V., beabsichtigt – aufgrund konkreter Zielvorstellungen – die Erweiterung des bereits bestehenden Zweibrücken Fashion Outlet bauplanungsrechtlich vorzubereiten. Das Plangebiet befindet sich südlich der Autobahn A8 und südöstlich der Innenstadt von Zweibrücken. Es umfasst den Bereich des bestehenden Zweibrücken Fashion Outlet (Centers) sowie die südlich gelegene, geplante Erweiterungsfläche, welche auch in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes miteinbezogen werden soll.

Am Standort in Zweibrücken ist die Erweiterung des bestehenden Zweibrücken Fashion Outlet mit derzeit rund 21.000 m² Verkaufsfläche auf insgesamt 29.500 m² geplant. Das Erweiterungsvorhaben soll im Stil des Bestandsobjekts realisiert werden, wobei die räumliche Erweiterung unmittelbar südlich an das Bestandsobjekt andocken und die vorhandenen Wegestrukturen des Centers aufnehmen und fortsetzen soll. Zusätzliche PKW-Stellplätze sollen südlich und westlich des Erweiterungsbereichs entstehen.

Durch die Erweiterung sollen im Rahmen der 5. Ausbaustufe ca. 40 bis 50 neue Outlet Stores primär im hochpreisigen Luxus- und Premiumsegment entstehen. Eine Erweiterung des ZFO ist Voraussetzung, um durch mehr Marken - vorrangig von hochwertigen Markenherstellern des Luxus-/Premiumsegments - insgesamt attraktiv zu bleiben und eine verstärkte Anziehungskraft für Kunden mit überdurchschnittlicher Kaufkraft aus großen Einzugsbereichen zu entwickeln. Der Vertrieb soll zukünftig auch unter dem branchenüblichen Einsatz von zeitgemäßen, digitalen Techniken und Kanälen zur Vertriebsunterstützung gestaltet werden.

Ziel der Betreiberin ist es - neben den marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten - regionalwirtschaftliche und touristische Synergieeffekte zu generieren. Neben der Stärkung der Funktion des ZFO als Besuchermagnet für die Region durch die Erweiterung und eine intensivere Vermarktung, sollen in Kooperation mit touristischen Akteuren in der Region ergänzende Angebote entwickelt werden, um die Aufenthaltsdauer der Touristen in der Region zu verlängern und das Shopperlebnis mit den Kernsegmenten der Region (Naturtourismus, Wandern, Radfahren etc.) zu verbinden.“

Der vorgesehene Standort der Erweiterung befindet sich im Konversionsareal Flugplatz Zweibrücken, unmittelbar südlich des Bestands-Fabrik-Verkaufszentrums. Die Erweiterungsfläche steht im Eigentum des Betreibers und ist gegenwärtig bauplanungsrechtlich entgegenstehend hinsichtlich seiner städtebaulichen Nutzungsvorgaben im Wege qualifizierter Bebauungsplanung gem. § 30 BauGB festgesetzt. Dies bedeutet, dass die geplante Nutzung der Fläche nicht mit bestehenden Bauplanungsrecht übereinstimmt.

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt den Erweiterungsbereich eingebettet in den Bestand:

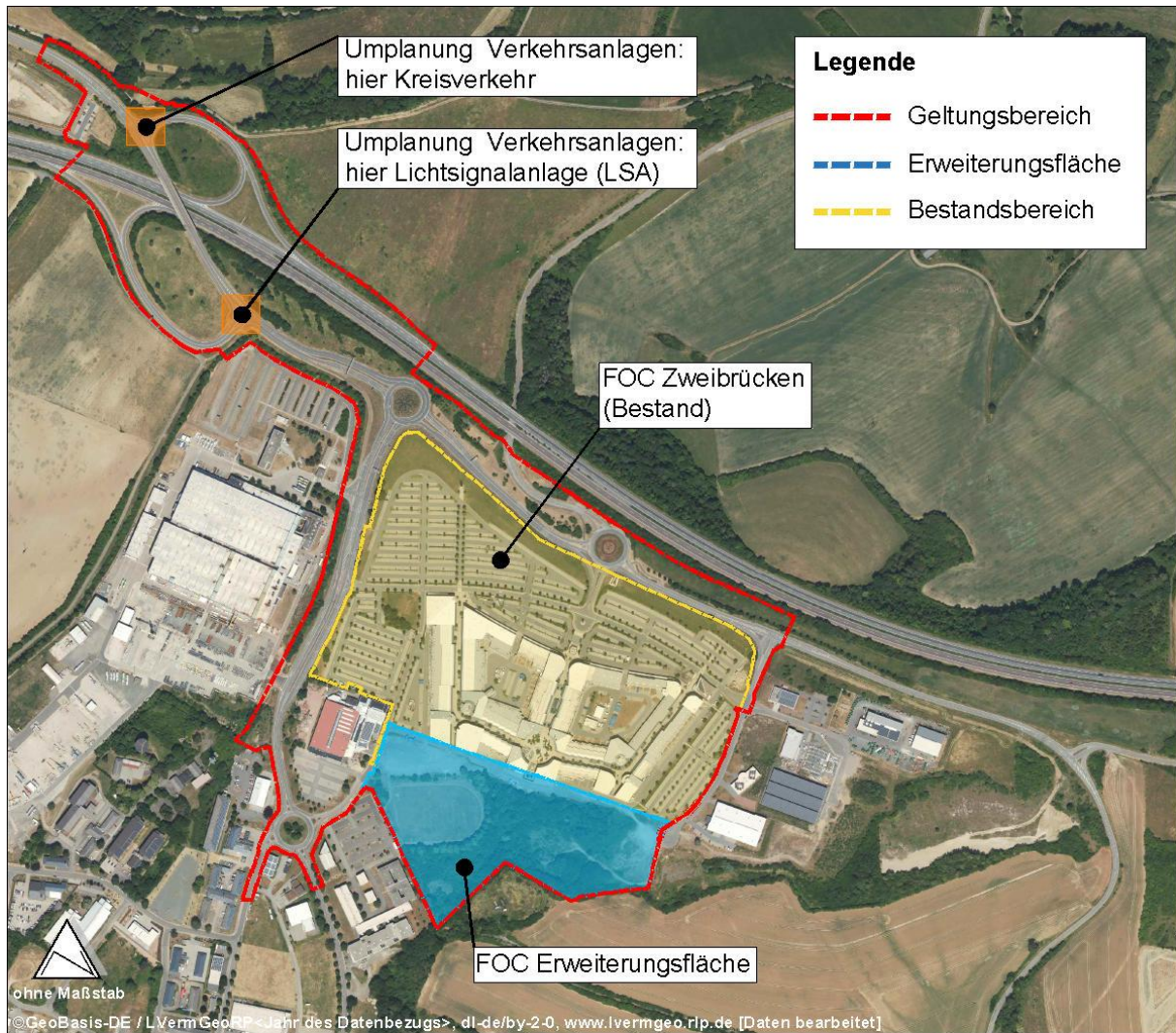


Abbildung 1: VIA: Erweiterungskonzept Zweibrücken Fashion Outlet auf Grundlage Geoportal Rheinland-Pfalz, Stand: 2024.



Zwischenzeitlich ist die Erweiterungskonzeption funktional mit Stand Mai 2024 präzisiert worden. Die nachfolgende Abbildung 2 zeigt eine mögliche Planungsvariante der Erweiterung.

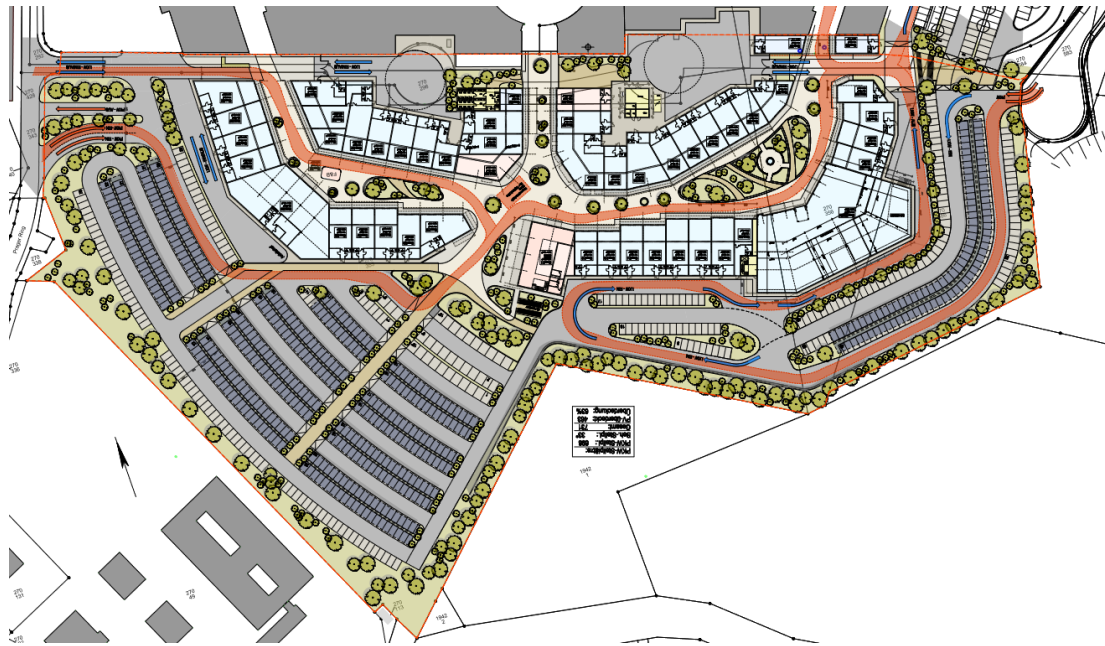


Abbildung 2: Mögliches Entwicklungskonzept der FOC-Erweiterung, Arbeitsgemeinschaft Attika/pbm GmbH Stand 24.05.2024

Die vorhandene Gestaltung des Zweibrücken Fashion Outlets ist symmetrisch organisiert. Die offene Front, die nach Norden ausgerichtet ist und den Hauptparkplatz umfasst, bildet den Eingangsbereich. Kürzlich erfolgte eine Renovierung durch VIA, bei der den Gebäuden ein wärmeres und ansprechenderes Erscheinungsbild verliehen wurde. Grünflächen, Sitzgelegenheiten und Kioske wurden hinzugefügt. Jedoch könnte die architektonische Vielfalt durch die kontinuierlichen Ladenfronten und Überdachungen verbessert werden.

Die Überdachung ist funktional bei unterschiedlichem Wetter, aber die Deckenhöhe und Materialien könnten optimiert werden. Anker-Einheiten befinden sich neben den Eingängen und in den Ecken des Zentrums, die eine kreisförmige Plaza bilden. Die 5. Erweiterung strebt einen stilistischen Übergang zu einem zeitgenössischeren und nachhaltigeren Erscheinungsbild an. Diese Erweiterung soll die bestehenden Qualitäten verbessern und durch neue Elemente bereichern, um den Besuchern ein müheloses Erlebnis im gesamten Zentrum zu bieten.

Die mögliche Planungsvariante wird durch ein fließendes Raumkonzept geprägt, das auf scharfe Ecken verzichtet und Grünflächen, Wassermerkmale, Ruhebereiche und Veranstaltungsbereiche einbezieht. Ein besonderes Augenmerk liegt darauf, den Parkplatz harmonisch in die umgebende Landschaft zu integrieren.

Der neue Südeingang soll die bestehenden Nord-Eingänge ergänzen und über ein markantes Vordach sowie einen einladenden Eingangspark verfügen. Der geplante neue Eingang zeichnet sich durch einen grünen Eingangspark aus, der geschwungene Pflasterwege, ein Wassermerkmal und Sitzgelegenheiten umfasst. Östlich des Eingangs ist ein Restaurant mit Terrasse geplant, während westlich ein Touristeninformationszentrum entstehen soll. Ein verglastes Vordach dient dem Schutz und trägt Beschilderungen. Die Struktur besteht aus Stahl und Holz und bietet die Möglichkeit zur Integration von PV-Paneelen sowie zur Aufnahme von Kunst- und Lichtinstallationen. In Bezug auf die Architektur werden die Einheiten typischerweise 9 Meter breit sein.

Die Dachformen orientieren sich entlang der Straße statt senkrecht zur Straße. Die Fassadenmaterialien werden mit vertikalen Holzlatten und Naturstein verfeinert.



Diese Materialien werden nicht nur über dem Vordach, sondern bis zum Boden sichtbar sein. Glas wird vermehrt eingesetzt, und die Überdachung wird höher und weniger stahlbetont gestaltet. Die zentralen Ziele des städtebaulichen Konzepts sind die Fortsetzung der komfortablen Überdachungen sowie die Schaffung eines zeitgemäßen und nachhaltigen Designs.

Dies soll eine verbesserte Präsentation der einzelnen Marken ermöglichen und durch attraktive Fokuspunkte eine vollständige Erkundung aller Geschäfte erleichtern. Lokale Materialien, insbesondere Naturstein aus Rheinland-Pfalz, werden dabei genutzt, um eine authentische Atmosphäre zu schaffen. Eine nahtlose und ansprechende Verbindung zwischen dem bestehenden und dem neuen Teil des Zentrums wird angestrebt. Hierbei wird der bisherige runde Überhang mit großen Säulen, die die Sicht in alle Richtungen blockieren, durch ein zeitgemäßes Vordach aus Stahl und Holz ersetzt.

Die gepflasterten Wege werden angepasst, um einen fließenden Verkehrsfluss zu ermöglichen. Zusätzlich ist das Pavillon Park-Areal als exklusiver Teil der Erweiterung geplant, der hochwertige Marken beherbergen wird. Ein Pavillon mit Terrasse und einem angrenzenden Garten soll eine angenehme Atmosphäre zum Verweilen schaffen. Wasser wird als signifikantes gestalterisches Element in Eingangsbereich und Innenbereich des Einkaufszentrums integriert.

Die Nutzung von Regenwasser zur Bewässerung und als Energiepuffer wird angestrebt. Zu diesem Zweck sollen drei Wassertanks auf dem Gelände positioniert werden, um das gesamte Zentrum zu kühlen und zu heizen. Das vorgesehene Restaurant in der Nähe des neuen Südeingangs soll eine attraktive Südterrasse bieten und das gastronomische Angebot erweitern.

1.1 Fortschreibungsbedarf Vorbereitende Bauleitplanung

Nach § 8 (2) BauGB ist der angedachte Bebauungsplan des ZEF aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ erstreckt sich sowohl auf die Gemarkung der Stadt Zweibrücken als auch auf die Gemarkung der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land. Dementsprechend müssen zwei bestehende Flächennutzungspläne im Rahmen der Überprüfung des Entwicklungsgebotes gemäß § 8 (2) BauGB berücksichtigt werden. Festzuhalten ist, dass beide Flächennutzungspläne für ihre jeweiligen Teilbereiche geändert werden müssen. Hierbei handelt es sich zum einen um die 20. Teiländerung des Flächennutzungsplans der Stadt Zweibrücken sowie um die 46. Teiländerung des Flächennutzungsplans der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land.

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Zweibrücken stellt im Bereich der geplanten 20. Teiländerung im Wesentlichen im nördlichen Bereich des bestehenden Fashion-Outlets ein Sonderbauflächen „DOZ Freizeit- und Erlebnisbereich“ und im südlichen Bereich „Sonderbaufläche Parken – Designer Outlet Center Zweibrücken (DOZ)“ sowie in einem untergeordneten Teilbereich im Südosten „Gewerbliche Baufläche“ dar. Bevor der ZEF den im Parallelverfahren zu entwickelnden Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ zur Satzung bringen kann, muss der Flächennutzungsplan der Stadt zugleich angepasst werden.

Der Änderungsbedarf der vorliegenden 20. Teiländerung der Stadt Zweibrücken für den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ geht mit der mit Darstellung der 46. Teiländerung des Flächennutzungsplans der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land einher. Dies ergibt sich durch die Erweiterung des „Zweibrücken Fashion Outlet“ mit der Zweckbestimmung Sonderbaufläche „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken / Freizeit- und Erlebnisbereich“ insbesondere für den südlich gelegenen Erweiterungsbereich. Mit Blick auf eine Vereinheitlichung der Darstellungen hinsichtlich der geplanten Nutzung ist es zielführend auch den nördlich gelegenen Bestandsbereich sowie die Eishalle in die Teiländerung miteinzubeziehen.

Änderungen im Bereich der nördlichen Verkehrsflächen, einschließlich der Anschlussstellen an die A8 (AS Contwig) erfordern auch hier die Integration in den Geltungsbereich der anstehenden Teiländerung.



Dementsprechend ist eine Teiländerung des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes der Stadt Zweibrücken im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ des Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken erforderlich. Der Grundsatzbeschluss zur geplanten Flächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet wurde im Rahmen der 119. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken am 19. November 2019 gefasst.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich zwischenzeitlich der Projekttitle, sprich die Nomenklatur der Bauleitplanung geändert hat. Im Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit integriertem Zielabweichungsverfahren wurde das Projekt noch als „Erweiterung Zweibrücken Fashion Outlet“ titulierte. Die 20. Teiländerung des FNP und die im Parallelverfahren durchgeführte Überarbeitung des Bebauungsplans firmieren beide unter dem Titel „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken.“

Weiterhin wurde im Rahmen der Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren mit integriertem Zielabweichungsverfahren noch davon ausgegangen, dass im Zuge der 20. Teiländerung des Flächennutzungsplans für den Bereich der Outlet-Erweiterung eine Sonderbaufläche „großflächiger Einzelhandel“ dargestellt wird. Diese Darstellung hat sich aufgrund der angedachten Nutzungsstruktur zwischenzeitlich überholt und scheint nicht weiter zweckdienlich. Vielmehr ist die Darstellung einer Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken / Freizeit-/Erlebnisbereich“ beabsichtigt, die die Flächen des Fashion-Outlets und der Eishalle umfasst.

Der Stadtrat der Stadt Zweibrücken hat in der Sitzung am 01.02.2023 bereits die Einleitung des Verfahrens zur 20. Teiländerung des Flächennutzungsplanes für die Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet beschlossen. Dieser Beschluss wurde im Amtsblatt Nr: 12/2023 der Stadt Zweibrücken bekannt gemacht.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass sich aufgrund fortgeschrittener Planungs- und Abstimmungsprozesse Anpassungen des Geltungsbereichs ergeben haben. Der nun gewählte Flächenumfang schließt die Flächen der vorhandenen Eishalle, die westlich verlaufende L 700/ Europa Allee sowie die parallel verlaufenden Grünstrukturen mit ein. Weiterhin wurde der Geltungsbereich im Norden an die sich stetig konkretisierenden Vorentwürfe der Verkehrs- und Entwässerungsplanung (planfeststellungseretzender Teil vgl. Kap. 6.4) angepasst.

Der Stadtrat der Stadt Zweibrücken hat die Anpassung des Geltungsbereichs gebilligt und den Änderungsbeschluss dementsprechend neu gefasst. Das bereits am 01.02.2023 eingeleitete Verfahren wird mit dem neuen Geltungsbereich weitergeführt.

Der Geltungsbereich ist zudem nachfolgender Abbildung 3 und der Anlage II zu entnehmen, die Grundlage des Aufstellungsbeschlusses ist und gem. § 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB öffentlich bekannt gemacht worden ist:

Abbildung 4 verdeutlicht den Unterschied des aktuellen Geltungsbereichs und dem ursprünglichen Geltungsbereich vom 01.02.2023.

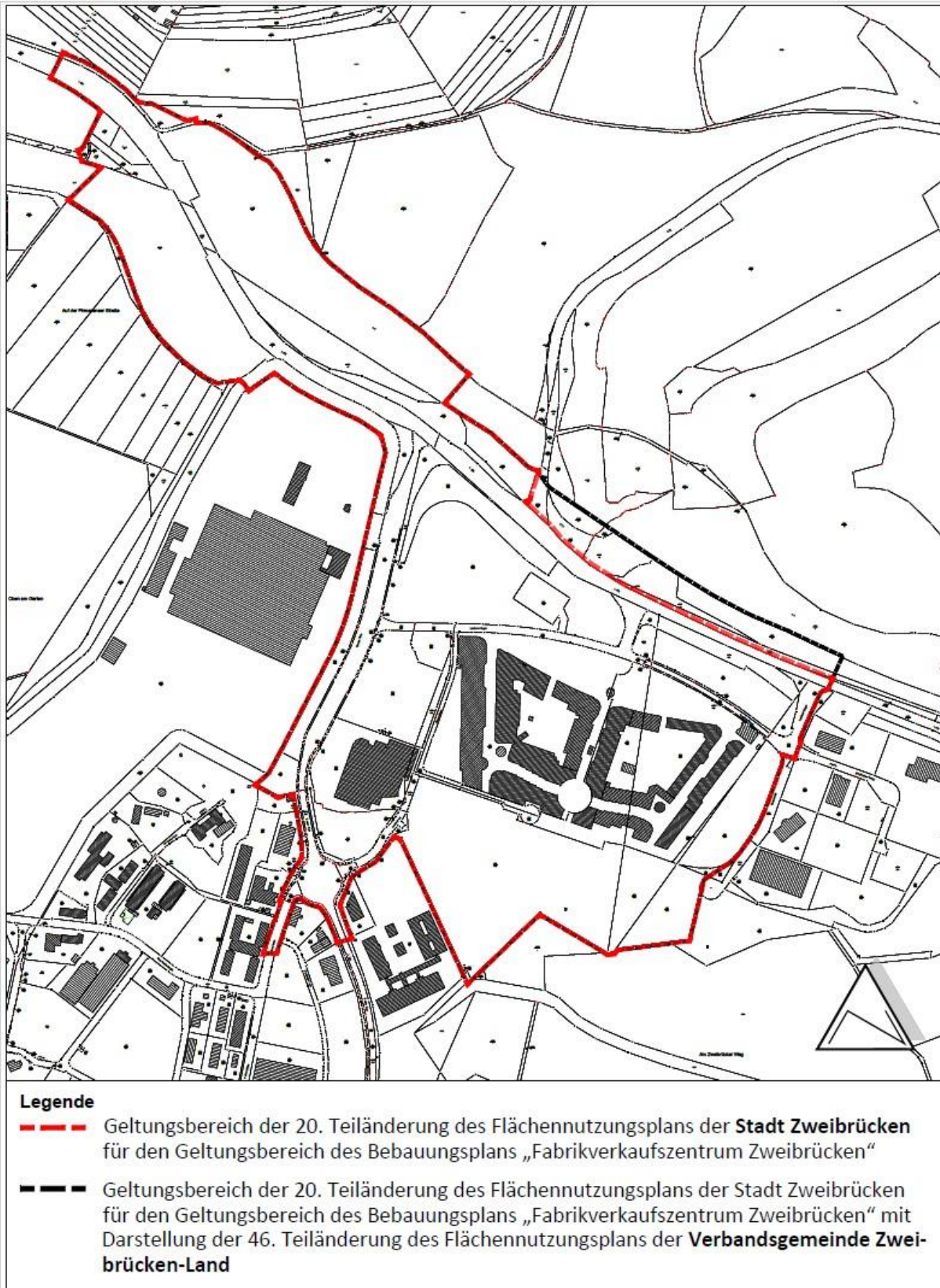


Abbildung 3: Geltungsbereich des vorliegenden Bauleitplanverfahrens FIRU mbH 2024



Abbildung 4: Vergleich des aktuellen Geltungsbereiches der 20. Teiländerung des Flächennutzungsplans der Stadt Zweibrücken (rote Umrandung) mit dem Geltungsbereich der ursprünglich ange-dachten Änderung vom 01.02.2023



2 Ziele und Zwecke der Planung

Die Stadt Zweibrücken verfolgt mit der Teiländerung 20 des Flächennutzungsplans für die Zwecke der Erweiterung und städtebaulichen Arrondierung eines großflächigen stationären Einzelhandelsvorhabens in der Ausprägung Fabrikverkaufszentrum (FOC) einschließlich weiterer Nutzungen die nachfolgend genannten städtebaulichen Entwicklungsziele:

- Beitrag zur Förderung der kommunalen Standortattraktivität in der Saarpfalz-Lor-Region,
- Beitrag zur Positionierung der Stadt Zweibrücken als Schwerpunktstandort für nachhaltige Stadtentwicklung, Tourismus und besondere Einkaufsangebote zur Stärkung der mittelzentralen Funktionen sowie zur Sicherung und Stärkung der regionalen Wirtschaftsentwicklung (Destination),
- Schaffung der planungsrechtlichen Grundlage zur baulichen Erweiterung sowie zur Anpassung der Sortimentsstruktur und Angebotsqualifizierung des vorhandenen ZFO,
- Beitrag zur Profilierung handlungsgewerblicher Standorte im System der landesweiten, regionalen und lokalen Angebotsstrukturen,
- Wirtschaftsförderung, Schaffung von Arbeitsplätzen und Stabilisierung des Arbeitsmarktes im Einzelhandel, in der Gastronomie und Logistik sowie im Dienstleistungssektor,
- Fortschreibung und Abschluss der Konversion einer militärischen Großliegenschaft durch städtebauliche Neuordnung und Umweltvorsorge, Nutzung von bisher ungenutzten oder untergenutzten Flächenpotenzialen,
- Städtebauliche Ordnung / Gliederung des Plangebietes im Hinblick auf Verkehrsverflechtungen zwischen Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen, Ausbau der Verkehrsflächen für den fließenden und ruhenden Verkehr: Verbesserung der Leistungsfähigkeit von Verkehrsknotenpunkten, Sicherung der Anbindung an regionale und überregionale Verkehrsachsen, Entwicklung zusätzlicher Stellplätze zur Organisation des Besucherverkehrs,
- Beiträge zum lokalen Klima- und Umweltschutz¹ durch Sicherung / Entwicklung von Grün- und Naturelementen im Plangebiet, an baulichen Anlagen und im öffentlichen Raum und unter Berücksichtigung der standörtlichen Umweltqualitäten einschließlich deren Nicht-Beeinträchtigung,
- Förderung des Tourismus, Anziehung von Touristen und Besuchern aus anderen Städten und Regionen.

Die hier aufgeführten Ziele und Zwecke der Planung fußen auf dem „Vier-Säulen-Konzept“ für die Konversionsfläche des ehemaligen Nato-Luftwaffenstützpunktes. Historische Zielsetzung der Konversion des Flugplatzes waren die rasche bauliche Wiedernutzung, um Arbeitsplätze zu schaffen und zu einer Verbesserung des Wirtschaftsstandorts beizutragen. Mit der Entwicklung des Flugplatzes sollten nicht nur lokale Effekte erzielt werden. Ziel war seit jeher eine Aufwertung der Gesamtregion Zweibrücken-Pirmasens in wirtschaftlicher und infrastruktureller Hinsicht.

Die Leitnutzung des „Vier-Säulen-Konzept“ wird über folgende Leitnutzungen charakterisiert:

- Flugbetrieb
- Multimedia-Internetpark mit Gründerzentrum
- Freizeit- und Erlebnispark
- Designer-Outlet-Center mit Interactive Stores.

¹ Bundesklimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905). Deutschlands Weg zur Klimaneutralität ist im Klimaschutzgesetz vorgezeichnet. Der vorläufige Beschluss des Verfassungsgerichts verpflichtet den Staat, aktiv vorzubeugen, so dass es in Zukunft nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen der Freiheitsgrundrechte der heute jüngeren Menschen kommt. Mit dem neuen Klimaschutzgesetz begegnet die Bundesregierung den besonderen Herausforderungen, die mit dem Klimawandel verbunden sind. Für die Bauleitplanung ist eine solche Verpflichtung in § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB normiert. Vgl. weitergehend: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672>



Das „Vier-Säulen-Konzept“ nutzt die Synergieeffekte dieser Bausteine und setzt auf die Vernetzung des Standorts mit der Region und der Stadt. Zur Umsetzung und Feinjustierung des „Vier-Säulen-Konzeptes“ wurden in der Vergangenheit unterschiedlichste Bauleitplanverfahren durchgeführt. So wurden die zivilen Folgenutzungen durch die Ausweisung von Gewerbebetrieben, von Industriegebieten und sonstigen Sondergebieten im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung gesichert. Diese vollziehen sich nicht durch den ZEF selbst, sondern durch Investitionen und Maßnahmen privater und öffentlicher Träger.

Mit der hier vorliegenden Flächennutzungsplanteiländerung 20 werden die Säulen Freizeit/Erlebnis und das Fashion-Outlet-Center auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung weiterentwickelt und an aktuelle städtebauliche Erfordernisse angepasst.

2.1 Typus der Bauleitplanung

Nach den Bestimmungen des § 8 (2) BauGB ist der angedachte Bebauungsplan des ZEF aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Zweibrücken und der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land (vgl. Kap. 2.2) zu entwickeln. Der Plangeber ist bei der Wahl des Planungsinstruments, mit dem er seine städtebaulichen Ziele erreichen will, weitgehend frei. Auch wenn er mit dem Bebauungsplan ein bestimmtes Vorhaben eines bestimmten Vorhabenträgers planungsrechtlich ermöglichen will, ist er nicht gezwungen, einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gem. § 12 BauGB zu verlangen, sondern darf grundsätzlich auch einen sog. projektbezogenen Angebotsbepauungsplan gem. § 9 BauGB aufstellen.

Dies ist jedenfalls dann zulässig, wenn sich der plangebende ZEF zugleich vergewissert hat, dass auch mit einer Angebotsplanung der Ausgleich der planbetroffenen Belange, wie etwa diejenigen der Nachbargemeinden, gewährleistet werden kann.

Eine vorhabenbezogene Bebauungsplanung gem. § 12 BauGB scheidet zur bauplanungsrechtlichen Sicherung aus Praktikabilitätsgründen aus, zumal standörtliche handelsbezogene Erwägungen, insbesondere in den Sortimentszusammensetzungen, aktuell nicht final definiert werden können.

Ein Antrag auf einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist deshalb auch nicht gestellt worden; ein Vorhabenträger kann von einer Gemeinde auch nicht gezwungen werden, einen solchen zu stellen.

Ein projektbezogener Angebotsbepauungsplan gem. § 9 BauGB stellt insoweit das flexiblere Planungsinstrument dar, weil er innerhalb des gesetzten Rahmens Änderungen insbesondere des geplanten baulichen Anlagenlayouts ermöglicht.

Gleichzeitig kann den planbetroffenen Belangen – etwa der Berücksichtigung der Belange gem. § 2 Abs. 2 BauGB, der Belange des Verkehrs und der Belange des Umweltschutzes im Rahmen der Angebotsplanung genügt werden. Wo erforderlich und sachgerecht, wird der plangebende Kommune dazu auch auf den Abschluss städtebaulicher Verträge zurückgreifen.

2.2 Regelverfahren der Bauleitplanung mit integrierter Umweltprüfung

Ziel des vorbereitenden Bauleitplans ist gem. § 1 Abs. 3 BauGB die Erweiterung des bestehenden Zweibrücken Fashion Outlet um zusätzliche ca. 8.500 m² auf dann 29.500 m² Verkaufsfläche unter Berücksichtigung der bestehenden Bestandsnutzungen.

Hierzu ist im Parallelverfahren die Erstellung eines Bebauungsplans im 2-stufigen Regelverfahren gem. § 9 i.V.m. § 30 BauGB durch den ZEF vorgesehen.

Im Rahmen der Vorabstimmung mit den zuständigen Behörden zur Einholung / Abfrage der für die Bauleitplanung einschlägigen Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 1 Abs. 4 BauGB wurde



die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit integriertem Zielabweichungsverfahren vereinbart und zwischenzeitlich abgeschlossen².

Die im Parallelverfahren zur Bebauungsplanung geführte Teiländerung des Flächennutzungsplans für den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ wird durch die zuständige Belegenheitsgemeinde, die Stadt Zweibrücken (vgl. Kap. 8.2), gem. § 8 Abs. 3 BauGB geführt. Im Vereinfachten Verfahren gem. § 13 BauGB wird ebenfalls ein Teilbereich des Flächennutzungsplans der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land durchgeführt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ erstreckt sich für einen Teilbereich auch auf das Gebiet der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land. Abbildung 5. zeigt die Darstellungen des Flächennutzungsplans der Verbandsgemeinde aus dem Jahr 2006. Für Geltungsbereich des Bebauungsplans sind hier südlich der Autobahn „Grünflächen“ dargestellt. Auf Ebene des Bebauungsplans werden an dieser Stelle „öffentliche Verkehrsflächen“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr.11 BauGB festgesetzt, um den aktuellen Verlauf der L 480 planungsrechtlich zu sichern.

Im Rahmen der 6. Teiländerung des Flächennutzungsplans der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land aus dem Jahr 1998 wurde die Grünfläche im nördlichen Bereich des FOC teilweise zu Verkehrsflächen überplant. Im Jahr 2006 hat die Verbandsgemeinde sämtliche Teiländerungen in einen neuen Gesamtplan übertragen. Die Änderungsinhalte aus der 6. Teiländerung wurden hierbei jedoch nicht übernommen. Den Verfahrensvermerken ist zu entnehmen, dass der Gesamtplan wie eine eigenständige Flächennutzungsplan-Neuaufstellung beschlossen wurde, d.h. mit Aufstellungsbeschluss, Beteiligung, landesplanerische Stellungnahme, Genehmigung durch die Kreisverwaltung etc.

Der Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land wird infolgedessen für diesen Teilbereich vorsorglich erneut geändert. Die 46. Teiländerung des Flächennutzungsplans wird im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB erarbeitet, damit das Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB auch für diesen Teilbereich des Bebauungsplans eingehalten wird.

Die bisherige Darstellung einer „Grünfläche“ weicht der Darstellung einer „Verkehrsfläche“ ab (vgl. Abbildung 5).

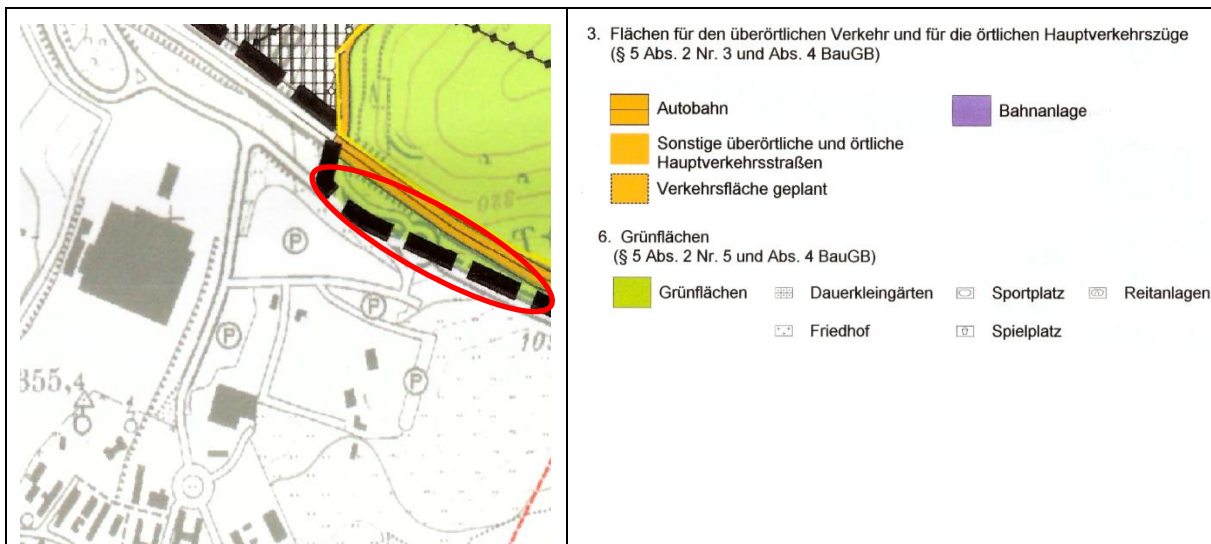


Abbildung 5: Rechtswirksame Darstellung im geltenden FNP 2006 der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land

² Der Zielabweichungsbescheid zum Antrag der Stadt Zweibrücken vom 21.02.2022 auf Zielabweichung nach § 6 (2) Raumordnungsgesetz (ROG) i. V. m. §§ 8 (3) und 10 (6) Landesplanungsgesetz (LPIG) Rheinland-Pfalz für die 20. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Zweibrücken zur Erweiterung des Fabrikverkaufszentrums Zweibrücken i. V. m. der Aufstellung des Bebauungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ besitzt mit Schreiben der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd vom 09.09.2024 Bestandskraft.



Der Grundsatzbeschluss zur geplanten Flächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet wurde im Rahmen der 119. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken (Planungsträger) am 19. November 2019 gefasst.

Das von der Betreiberin intendierte Vorhaben „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ ist planungsrechtlich als großflächiger handelsgewerblicher Gewerbebetrieb mit einer Zulässigkeit in einem Kerngebiet gem. § 7 BauNVO oder – hier einschlägig – einem Sonstigen Sondergebiet gem. § 11 BauNVO zu bewerten.

Der Bau eines Einkaufszentrums, eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes oder eines sonstigen großflächigen Handelsbetriebes im Sinne des § 11 Absatz 3 Satz 1 BauNVO, für den im bisherigen Außenbereich im Sinne des § 35 des Baugesetzbuchs ein Bebauungsplan aufgestellt wird, mit einer zulässigen Geschossfläche im Sinne des § 20 Absatz 2 der Baunutzungsverordnung von 5.000 m² oder mehr, stellt gem. Anlage 1 Nr. 18.6.1 Spalte 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)³ ein UVP-pflichtiges Vorhaben dar. Das Vorhaben unterfällt wegen seiner Flächengröße (ca. 29.500 m² Verkaufsfläche) dieser Vorschrift.

Gemäß § 2 Abs. 4 i.V.m. § 50 Abs. 1 UVPG erfolgt die Prüfung im Zuge des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens in der Systematik der Anlage 1 zum BauGB und wird im Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung dargelegt.⁴ Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Umweltressourcen Boden, Wasser, Klima / Luft, Natur- und Artenschutz, Immissionsschutz, Luftreinhaltung, Orts- und Landschaftsbild und Gefahrenabwehr bilden die für den Standort und das Vorhaben maßgeblichen einhüllenden Standortvorgaben in Bezug auf die rechtlich zulässige Planung. Der kommunale Planungsansatz zielt auf die Nichtbeeinträchtigung dieser Ressourcen (Verträglichkeit) ab.

3 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ (Fundstelle: BGBl. I 2021, 565 – 582)

4 Vgl. Umweltbericht zu diesem Bebauungsplan als Teil B der Begründung, L.A.U.B., 2024



3 Projekt- und Plangebiet

3.1 Lage und Größe des Plangebietes / Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich auf der Gemarkung der kreisfreien Stadt Zweibrücken und der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land im Land Rheinland-Pfalz.

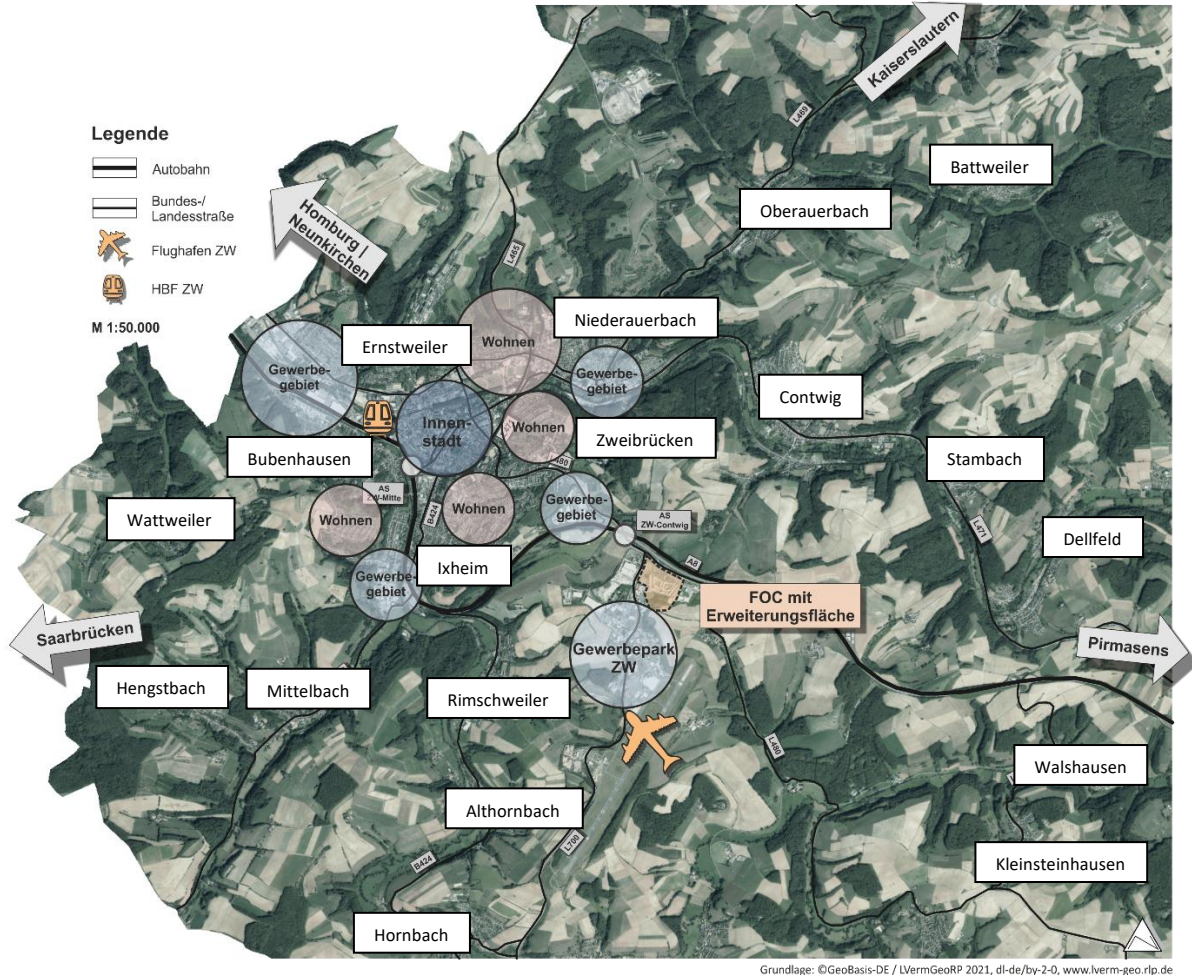


Abbildung 6: Räumliche Einordnung des Standortes / Fashion Outlet Centers Zweibrücken, Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit integriertem Zielabweichungsverfahren zum Vorhaben „Erweiterung Zweibrücker Fashion Outlet“, Eigene Darstellung 2022, überarbeitet 2024.

Die Fläche liegt im Zweckverbandsgebiet rund 5 km südöstlich der Zweibrücker Innenstadt und südlich der Bundesautobahn 8, unmittelbar an der Anschlussstelle Contwig. Die Bundesgrenze zu Frankreich ist ca. 4km entfernt. Das Plangebiet befindet sich im Bereich des ehemaligen US-amerikanischen Militärflugplatzes Zweibrücken. Der Geltungsbereich umfasst zum einen im Norden die Anschlussstelle der A8 in Contwig, folgt von Nord nach Süd der L 480 und inkludiert ebenfalls die straßenbegleitete Vegetation sowie die zwei vorhandenen Kreisverkehrsanlagen (Turbokreisel) und DOZ-Kreisel. Weiter südlich liegt der Flugplatz Zweibrücken, der seit 2018 als Sonderlandeplatz klassifiziert ist. Damit befindet sich das Plangebiet in einem gewerblich und von Freizeiteinrichtungen geprägten Umfeld. Der Geltungsbereich der zu ändernden beiden Flächennutzungspläne umfasst in Summe eine Fläche von ca. 41 ha, davon fallen ca. 39,2 ha auf den Flächennutzungsplan der Stadt Zweibrücken und ca. 1,8 ha auf den Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land (vgl. Anlage II). Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung 20 der Stadt Zweibrücken ist der nachfolgenden Abbildung 7 und der Abbildung 8 zu entnehmen, der Grundlage des Aufstellungsbeschlusses ist und gem. § 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB öffentlich bekannt zu machen ist.

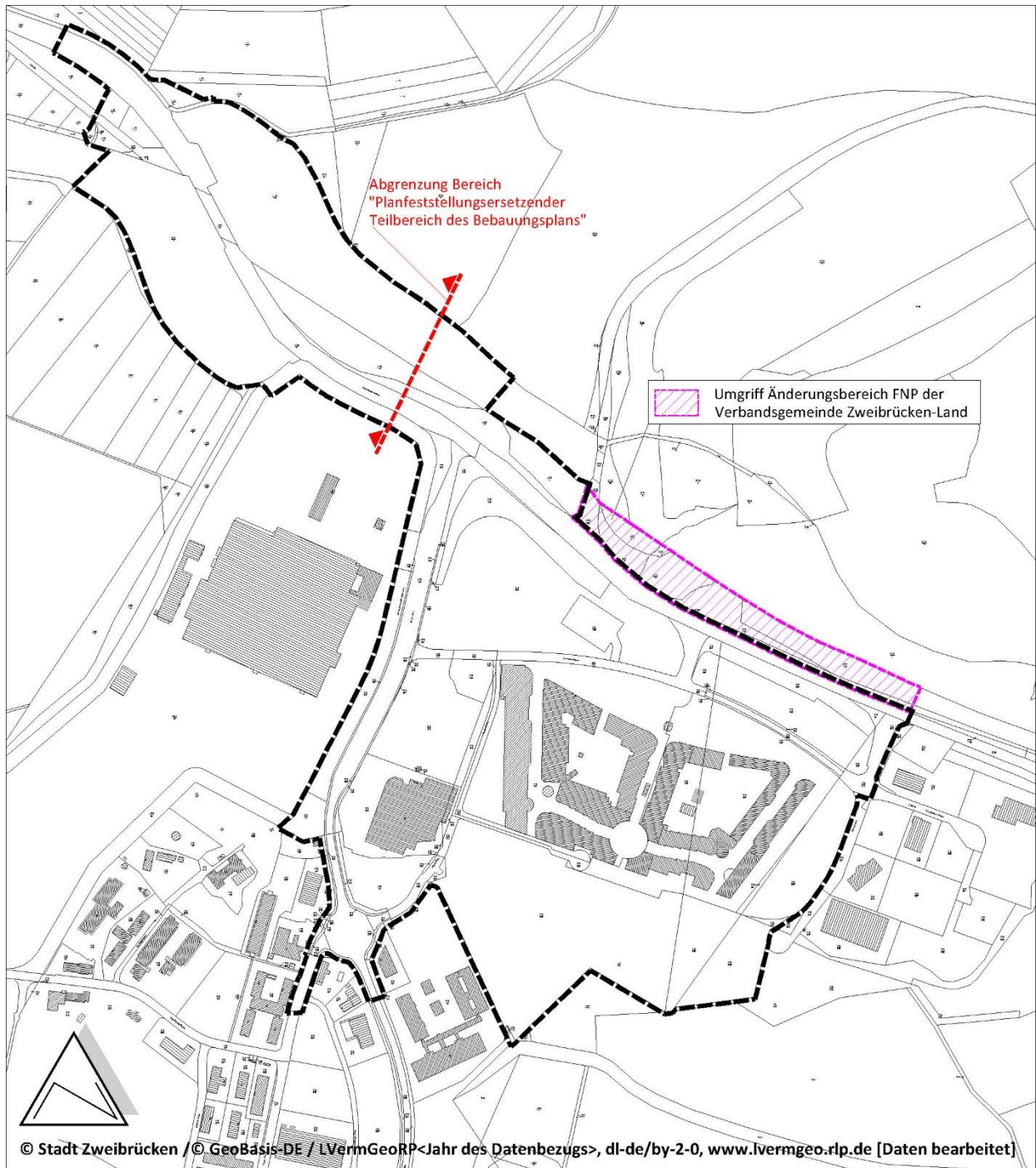


Abbildung 7: Geltungsbereich der Flächennutzungsplanteiländerung der Stadt Zweibrücken, ebenfalls dargestellt ist der Bereich der Teiländerung der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land, Eigene Darstellung 2024.

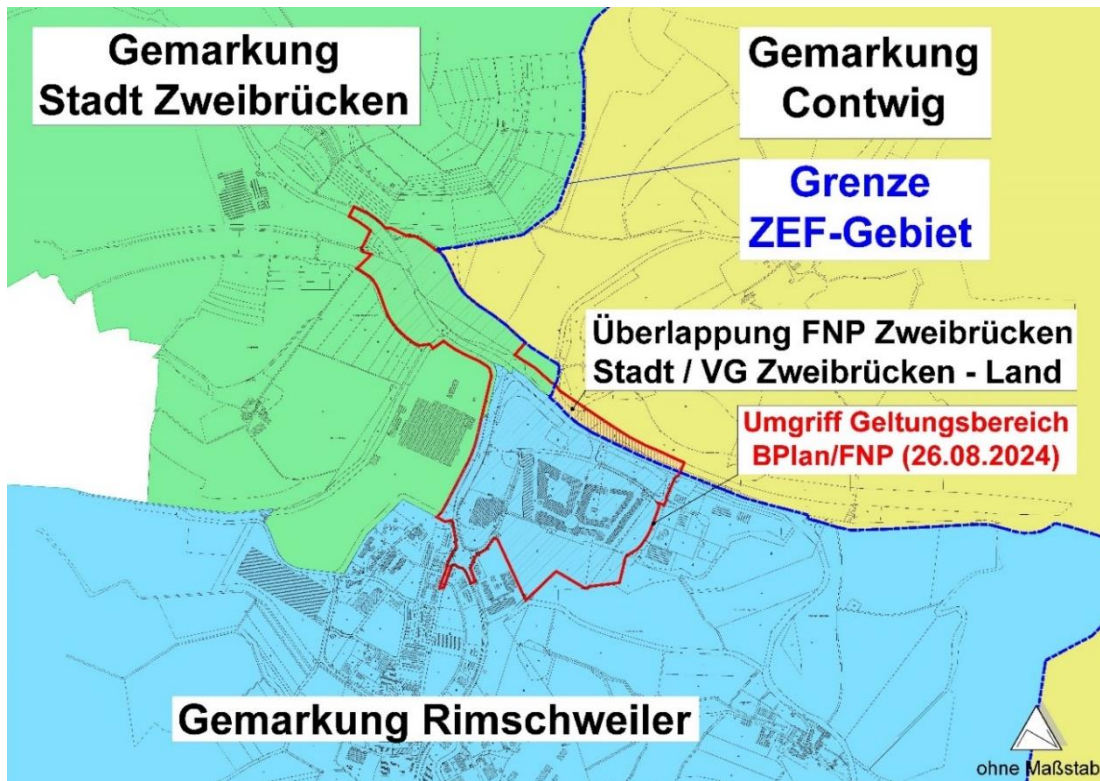


Abbildung 8: Lage des Geltungsbereichs in den administrativen Grenzen von Zweibrücken, Contwig und Rimschweiler, Eigene Darstellung 2024

Der räumliche Geltungsbereich der Flächennutzungsplanteiländerungen umfasst die gemäß nachstehenden Tabellen gelisteten Flurstücke, die entweder vollständig oder teilweise innerhalb des abgegrenzten Geltungsbereiches liegen.

In der Tabelle ist ebenfalls dargestellt, welche Flurstücke in der Gemarkung der Stadt Zweibrücken und welche Flurstücke in der Gemarkung der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land (grau) liegen.

Folgende Flurstücke liegen gänzlich im Geltungsbereich:

Flurstück	Gemarkung	Flurstück	Gemarkung
1180/8	Zweibrücken	270/363	Rimschweiler
1178/11	Zweibrücken	270/456	Rimschweiler
1242/3	Zweibrücken	270/357	Rimschweiler
1242/5	Zweibrücken	270/451	Rimschweiler
1259/9	Zweibrücken	270/450	Rimschweiler
1582/5	Zweibrücken	270/362	Rimschweiler
1534/44	Zweibrücken	270/452	Rimschweiler
1262/14	Zweibrücken	270/167	Rimschweiler
1262/16	Zweibrücken	270/168	Rimschweiler
1246/9	Zweibrücken	270/280	Rimschweiler
1246/12	Zweibrücken	270/172	Rimschweiler
1246/13	Zweibrücken	270/382	Rimschweiler
1246/14	Zweibrücken	270/482	Rimschweiler
4726/30	Contwig	270/381	Rimschweiler
4727/11	Contwig	270/402	Rimschweiler
4727/12	Contwig	270/143	Rimschweiler
4737/12	Contwig	270/479	Rimschweiler



4750/43	Contwig	270/480	Rimschweiler
4737/13	Contwig	270/481	Rimschweiler
4737/14	Contwig	270/483	Rimschweiler
270/461	Rimschweiler	270/484	Rimschweiler
270/459	Rimschweiler	270/485	Rimschweiler
270/62	Rimschweiler	270/409	Rimschweiler
270/81	Rimschweiler	270/380	Rimschweiler
270/573	Rimschweiler	270/378	Rimschweiler
270/454	Rimschweiler	270/407	Rimschweiler
270/455	Rimschweiler	270/404	Rimschweiler
270/428	Rimschweiler	270/408	Rimschweiler
270/187	Rimschweiler	270/406	Rimschweiler
270/156	Rimschweiler	270/403	Rimschweiler
270/396	Rimschweiler	270/40	Rimschweiler
270/400	Rimschweiler	270/335	Rimschweiler
270/100	Rimschweiler	270/337	Rimschweiler
270/389	Rimschweiler	270/338	Rimschweiler
270/395	Rimschweiler	270/342	Rimschweiler
270/397	Rimschweiler	270/340	Rimschweiler
270/401	Rimschweiler	270/343	Rimschweiler
270/394	Rimschweiler	270/339	Rimschweiler
270/393	Rimschweiler	270/429	Rimschweiler
270/388	Rimschweiler	270/293	Rimschweiler
270/389	Rimschweiler	270/294	Rimschweiler
270/390	Rimschweiler	270/292	Rimschweiler
270/391	Rimschweiler	270/296	Rimschweiler
270/392	Rimschweiler	270/113	Rimschweiler
270/361	Rimschweiler	270/355	Rimschweiler
270/457	Rimschweiler	270/356	Rimschweiler
270/453	Rimschweiler	270/586	Rimschweiler
270/291	Rimschweiler	270/584	Rimschweiler
270/336	Rimschweiler	270/554	Rimschweiler
270/379	Rimschweiler		

Tabelle 1: Flurstücke, die in ihrer Gesamtheit innerhalb des Geltungsbereichs liegen.

Folgende Flurstücke liegen teilweise im Geltungsbereich:

Flurstück	Gemarkung	Flurstück	Gemarkung
1178/6	Zweibrücken	270/57	Rimschweiler
1534/42	Zweibrücken	270/101	Rimschweiler
1181/13	Zweibrücken	270/387	Rimschweiler
1253/48	Zweibrücken	270/386	Rimschweiler
1253/49	Zweibrücken	270/385	Rimschweiler
1175/10	Zweibrücken	270/578	Rimschweiler
4750/49	Contwig	2258/11	Rimschweiler
4750/47	Contwig	270/399	Rimschweiler
4737/15	Contwig		

Tabelle 2: Flurstücke, die teilweise innerhalb des Geltungsbereichs liegen.



3.2 Vorhandene Nutzung im Plangebiet

Bis im Jahr 1991 erfuhr der Flughafen Zweibrücken⁵ die militärische Nutzung des US-Militärs, bis schließlich im Oktober 1991 die Aufgabe des militärischen Flugbetriebes erfolgte und eine Rückgabe an die Bundesrepublik Deutschland stattfand. Durch die Aufgabe des militärischen Flugbetriebes infolge des Kalten Kriegs musste demnach eine geeignete zivile Nachnutzung für das Gebiet gefunden werden, mit der Forderung der Schaffung neuer Arbeitsplätze. Um ein geeignetes Konzept für das Flugplatzgelände und die Region zu entwickeln, wurde das 4-Säulen-Konzept aus Einkauf, Freizeit, Gewerbe inkl. Multimedia Internetpark und Flugbetrieb umgesetzt (vgl. Kap. 2).

Auf dem Areal zwischen der Autobahn A8 (Luxemburg - Pirmasens) im Norden und dem Gewerbepark sowie dem Flugplatz Zweibrücken im Süden hat sich mit der Errichtung des Zweibrücken Fashion Outlet (ZFO), ehemals Designer Outlet Center, ab dem Jahr 2001 schrittweise ein Standort für großflächigen Einzelhandel etabliert.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans „Designer Outlet Zweibrücken / Freizeit- und Erlebnisbereich“ wurden die Kernnutzungen geregelt. Insbesondere die Festsetzung der Art und des Umfangs der Einzelhandelsnutzungen für die neue Handelsform „Factory Outlet Center“ war von großer Bedeutung, da sich diese Regelung deutlich zum Handel in den Innenstädten der Umgebung abgrenzte.

Die Baugenehmigung für den 1. Bauabschnitt wurde mit Datum vom 17.07.1998⁶ erteilt und das Factory Outlet Center in Zweibrücken wurde im Village Stil errichtet und am 08.03.2001 eröffnet. Im Laufe der Jahre wurde in verschiedenen Bauabschnitten erweitert⁷ und es kam zu mehreren Namensänderungen. Eröffnet wurde das Center im Jahr 2001 unter dem Namen „Designer-Outlet-Zweibrücken“ mit einer Verkaufsfläche von ca. 10.700 m² mit ca. 55 selbstständig nutzbaren Ladeneinheiten. Im Jahr 2017 wurde das Center vom britisch-niederländischen Unternehmen VIA Outlets übernommen, welches nun Eigentümer und Betreiber des ZFO ist.

Der bislang letzte Bauabschnitt wurde im Oktober 2010 eröffnet, womit die im Bebauungsplan festgesetzte Verkaufsflächenobergrenze von 21.000 m² nahezu vollständig ausgeschöpft wurde. Das ZFO weist in seinem derzeitigen Bestand ca. 100 bis 111 selbstständig nutzbare Einzelhandelsbetriebe auf und verfügt über insgesamt fünf gastronomische Betriebe. Dem Center sind vor allem im Norden in Richtung der BAB 8, im Westen und im Osten insgesamt ca. 2.900 kostenfreie PKW-Stellplätze ebenerdig vorgelagert. Die Steuerung der Kundenverkehre erfolgt über zwei Kreisverkehre, welche die anreisenden PKW von der Autobahn zu den Parkplatzbereichen leitet.

Die geplante Erweiterung der Verkaufsfläche des ZFO soll südlich des Bestands im gleichen Baustil stattfinden. Die vorhandenen Wegestrukturen des Centers sollen beibehalten und fortgesetzt werden, indem die räumliche Erweiterung unmittelbar südlich an das Bestandsobjekt angeknüpft wird. Abbildung 1 zeigt die Lage des ZFO inkl. südlicher Erweiterungsfläche und PKW-Stellplätzen im Süden (Lageplan/Standortkonzept).⁸

Insoweit beinhaltet der Geltungsbereich zu einem großen Teil die Bestandsstrukturen des bestehenden Zweibrücker Fashion Outlets und die weiter südlich gelegenen Erweiterungsflächen.

Das Plangebiet lässt sich in der Beschreibung der vorhandenen Nutzungen in 3 Teilbereiche unterscheiden.

- Der nördliche Bereich wird dominiert durch die bestehende Verkehrsinfrastruktur. Nordwestlich liegt der Anschlussknoten der Autobahn A 8. Der Geltungsbereich folgt gen Südosten dem

5 Quelle: Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit integriertem Zielabweichungsverfahren zum Vorhaben „Erweiterung Zweibrücken Fashion Outlet“ gem. § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. § 17 Landesplanungsgesetz (LPIG) sowie gem. § 6 Abs. 2 ROG i.V.m. § 8 Abs. 3 LPIG, 2022.

6 Via Outlets, Darstellung Baugenehmigungen, 2020.

7 Baugenehmigung vom 22.10.2002 zur Errichtung der Bauabschnitte 2-4.

8 Vgl. ecostra, 2019, Anlage 4.



Verlauf der L 480 und beinhaltet auch die Knotenpunkte (Turbokreisel) L 480/L700 sowie den Knotenpunkt L 480/Londoner Bogen. Der Geltungsbereich inkludiert entlang der Verkehrsbauteilen auch Teile der tangierenden Grünstrukturen.

- Der mittlere Bereich des Geltungsbereichs wird geprägt durch die bereits vorhandenen Baustrukturen des Fashion Outlet. Die Gebäude sind im Stil kleinerer, individueller Boutiquen gestaltet, die eine attraktive Einkaufsatmosphäre schaffen. Ergänzt werden die Ladeneinheiten durch Gastronomiebetriebe, die in Form von Gastroinseln sowohl im Zentrum des Komplexes als auch in den Randbereichen der Anlage zu finden sind. Attraktive Platz-Wege-Gefüge verbinden die unterschiedlichen Nutzungen miteinander. Sie sind charakterisiert durch Grünstrukturen und Verweilmöglichkeiten.

Das FOC verfügt über großzügige Parkplatzanlagen, die den Einkaufsbereich auf allen Seiten umgeben und durch eine innere Verkehrsführung miteinander verbunden sind.

Zwischen der Europa-Allee / L 700 und dem Prager Ring steht ein Gebäudekomplex, der mehrere Nutzungen zur Freizeitgestaltung beinhaltet. Verortet ist dort zum einen eine Eishalle, ein Kinderspielbereich, eine Bowlingbahn, Minigolf und Gastronomieangebote.

Die Europa-Allee ist ebenfalls Teil des Geltungsbereichs.

- Der südliche Bereich, der die Flächen zur räumlich-funktionalen Erweiterung des Fashion Outlets darstellt, umfasst aktuell einen Sportplatz (Rasenfeld mit Umlaufbahn und Randeingrünung aus älterem Baumbestand), einen Parkplatz mit wassergebundener Decke, versiegelte Park- und Fahrflächen sowie Sukzessions-Gehölzbestände und Restflächen von ehemaligem Offenland. Im Süden befindet sich eine aufgelassene Kartbahn (Rasenfahrbahn).⁹

Das Umfeld des Plangebietes unterliegt einer deutlichen Prägung durch den Gewerbepark Flughafen Zweibrücken. Östlich angrenzend befindet sich eine bereits bestehende Indoor-Kartbahn und ein Landmaschinenhändler. Südlich und westlich der Erweiterungsfläche sind weitere Gewerbebetriebe zu finden. Weiter südlich liegt der Flugplatz Zweibrücken, der seit 2018 als Sonderlandeplatz klassifiziert ist.

Im Umfeld der Autobahnanschlussstelle und dem Verlauf der Landstraße schließen sich landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie die Gebietskulisse der Gewerbegebietsflächenentwicklung „Truppacher Höhe“ an.

⁹ Vgl. Umweltbericht zum Bebauungsplan, L.A.U.B., 2024, vgl. Anlage IV.

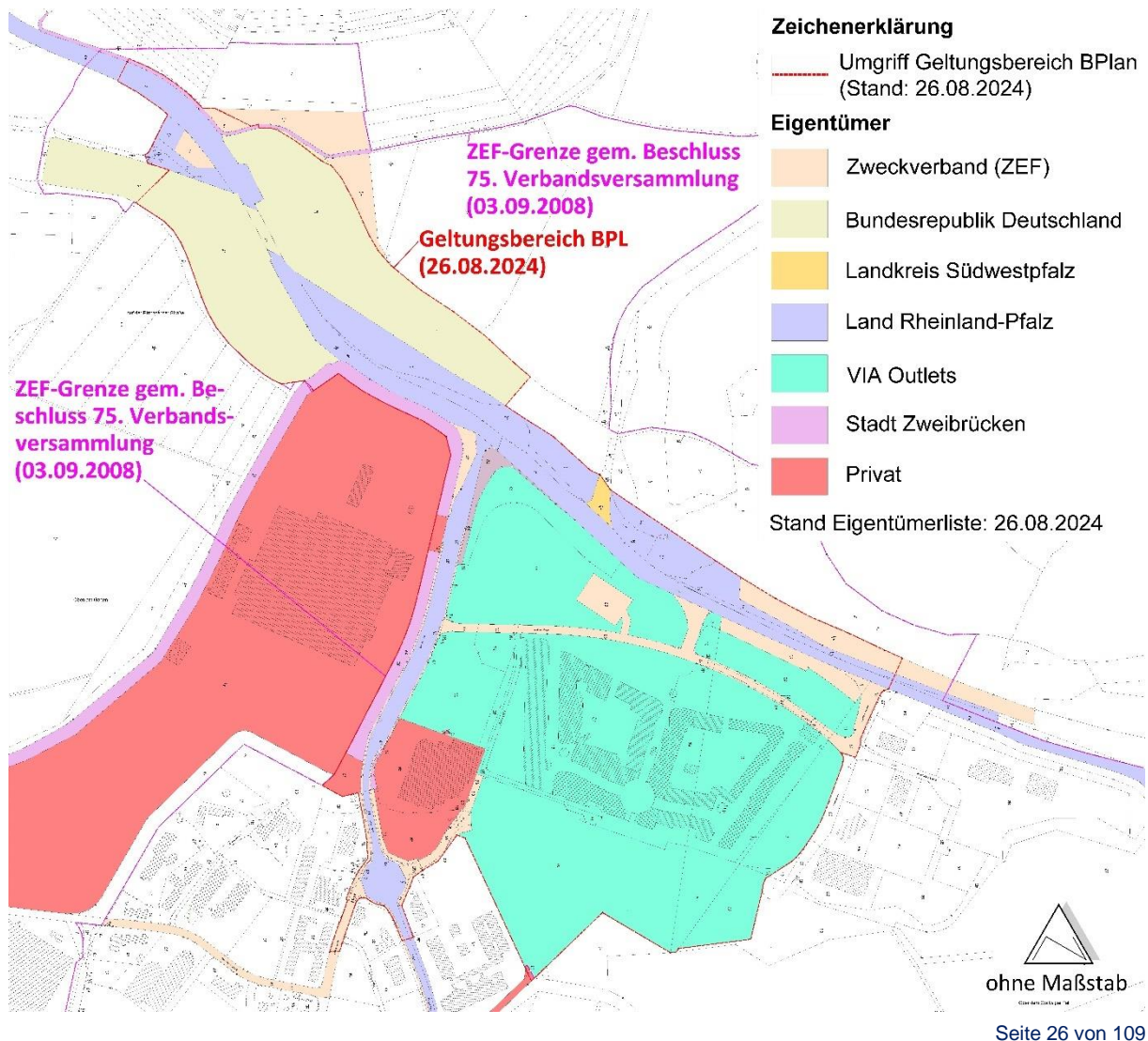


3.3 Eigentums- und Rechtsverhältnisse

Die Parzellen des Erweiterungsbereichs befinden sich im privaten Eigentum eines standortansässigen Gewerbetriebes der VIA Outlets Zweibrücken B.V. Weitere Flächen im Geltungsbereich befinden sich im Eigentum der Stadt Zweibrücken, des ZEF und diversen Privatpersonen (vgl. Abbildung 9).

Die im Plangebiet befindlichen Verkehrsflächen sind gem. Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bzw. Landesstraßengesetz (LStrG) zugunsten der Baulastträger Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch deren Autobahn GmbH, bzw. dem Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch deren Landesbetrieb für Mobilität und der kreisfreien Stadt Zweibrücken bzw. des ZEF, für öffentliche Verkehrszwecke mit dem Recht zur Benutzung durch jedermann gewidmet. Die an die vorgenannten Verkehrsflächen angrenzenden Grünflächen stehen im Eigentum des ZEF – Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken und sind überwiegend mit Maßnahmen gem. § 9 Abs. 1 Nrn. 20 und 25 BauGB belegt.

Abbildung 9: Eigentumsverhältnisse im Bebauungsplangebiet, Eigene Darstellung, FIRU 2024





4 Planungsalternativen und Alternativstandorte, 0-Variante

Wie in Kapitel 2 dargelegt, handelt es sich bei dem in Rede stehenden Vorhaben um die Erweiterung des bereits standörtlich bestehenden Zweibrücken Fashion Outlet. Da es sich um eine Änderung im Bestand bzw. eine Erweiterung des Bestandes mit dem Ziel handelt, zeitgemäße betriebliche Strukturen an einem Bestandsstandort zu erweitern, ist das Plangebiet lagemäßig festgelegt. Mit Blick auf das Einzugsgebiet des Zweibrücken Fashion Outlet der kreisfreien Stadt Zweibrücken, den eingeführten Standort im Bereich nördlich des Flugplatzes Zweibrücken sowie die sehr gute verkehrliche Anbindung weist der Standort eine hohe Eignung für die geplante Erweiterung auf. Standorte mit vergleichbar hoher Eignung sind innerhalb der näheren Umgebung des Plangebiets nicht ersichtlich.

Unbeschadet rechtlicher Detailfragen zu den einschlägigen Prüfmaßstäben bei der Standortalternativenbetrachtung kommt der Plangeber deshalb nach jedwedem Maßstab zu dem Ergebnis, dass es zu dem geplanten Projekt in direkter räumlicher Angrenzung und technisch-funktionaler Verzahnung zum bestehenden Fashion Outlet auf einem einheitlichen Betriebsgelände des Betreibers VIA weder räumlich noch funktional vernünftige Alternativen gibt.

Die 0-Variante bedeutet in diesem Fall, dass die aktuell rechtskräftigen Bebauungspläne nicht geändert werden und deren Festsetzungen weiter gelten. Die aktuell rechtskräftigen Bebauungspläne, die im Rahmen dieser vorliegenden Planung geändert werden, sind Gegenstand des Parallelverfahrens zum Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“.

5 Planerische Vorgaben

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bebauungspläne den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung anzupassen. Die für die vorliegende Bauleitplanung relevanten Ziele der Raumordnung sind u.a. festgelegt im Landesentwicklungsprogramm (LEP IV), 2008.

5.1 Anpassung an die Ziele der Raumordnung (§ 1 Abs. 4 BauGB)

5.1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEP IV)

Die Erfordernisse der Landesplanung Rheinland-Pfalz sind im aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) für Rheinland-Pfalz vom November 2008¹⁰ sowie im Regionalen Raumordnungsplan Westpfalz IV vom August 2012¹¹ festgelegt (vgl. Abbildung 10).

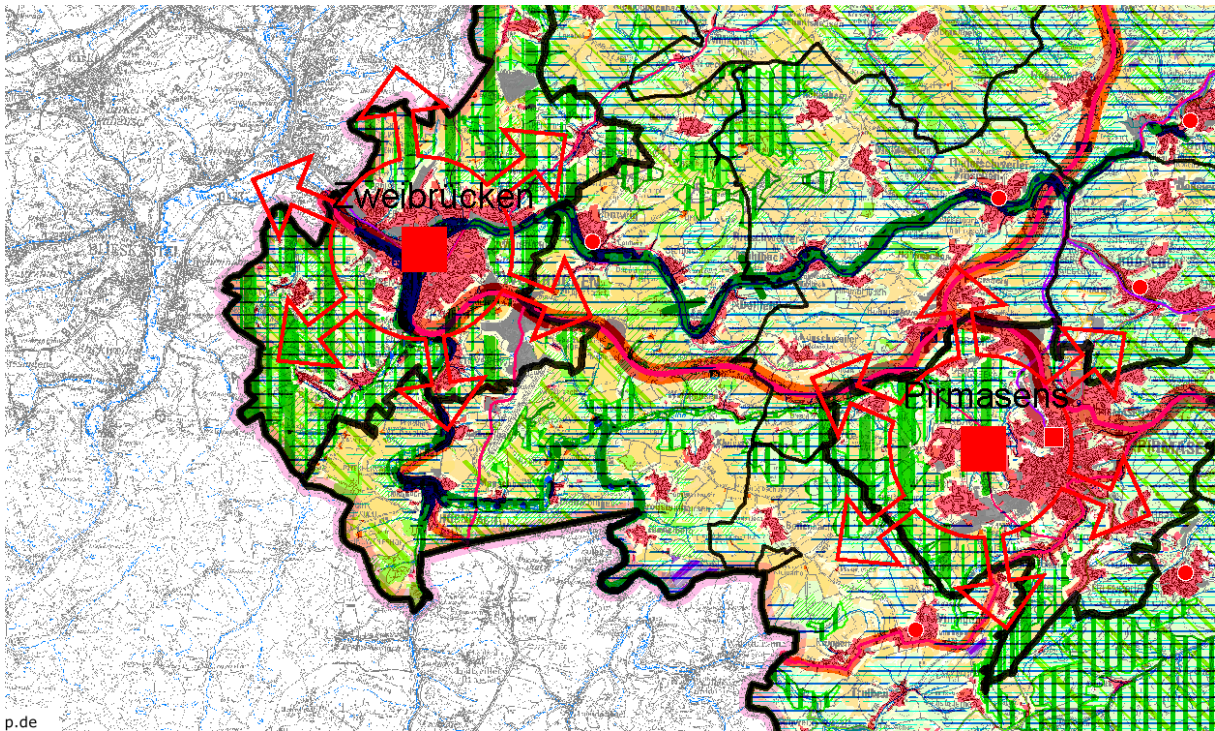


Abbildung 10: Auszug aus dem Landesentwicklungsprogramm IV, Stand: 2022

¹⁰ Quelle: Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz: <https://mdi.rlp.de/themen/raumentwicklung-in-rheinland-pfalz/landesentwicklungsprogramm/lep-iv>; Zugriff vom 18.07.2024

Das geltende Landesentwicklungsprogramm (LEP IV) wurde vom Ministerrat am 7. Oktober 2008 beschlossen. Die entsprechende Rechtsverordnung ist am 25. November 2008 in Kraft getreten. Das LEP IV bildet einen Gestaltungs- und Ordnungsrahmen für eine nachhaltige Entwicklung des Landes und aller seiner Teilräume. Vor dem Hintergrund der Herausforderungen des demografischen Wandels und der Globalisierung sind die Sicherung der Daseinsvorsorge und der Entwicklung von Räumen sowie die Siedlungsentwicklung inhaltliche Schwerpunkte des LEP IV. In den vergangenen Jahren wurden insgesamt vier Teilfortschreibungen durch den Ministerrat beschlossen. Jede Teilfortschreibung ergänzte den ursprünglichen Entwurf des Landesentwicklungsprogramms um wichtige aktuelle Aspekte.

¹¹ Quelle: Planungsgemeinschaft Westpfalz: <https://www.pg-westpfalz.de/regionalplanung/raumordnungsplan/>, Zugriff vom 18.07.2024. Der Minister des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz hat mit Schreiben vom 08. April 2020 die Zweite und Dritte Teilfortschreibung des ROP IV Westpfalz genehmigt. Mit Veröffentlichung des Genehmigungsbescheids im Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz am 18. Mai 2020 sind beide Teilfortschreibungen rechtswirksam.



Im LEP IV werden Festlegungen zum Zentrale-Orte-System getroffen. Das LEP IV stellt unter anderem fest, dass sich die kreisfreie Stadt Zweibrücken in einem verdichteten Bereich mit konzentrierter Bevölkerungsstruktur befindet. Bezüglich der Zentrenreichbarkeit besagt das LEP IV, dass bis drei Zentren in 30 Minuten mit dem PKW erreichbar sind. Zweibrücken selbst wird hierbei als Mittelzentrum kategorisiert.

Das Mittelzentrum Zweibrücken (im Zusammenhang mit Homburg) weist teilweise oberzentrale Einrichtungen auf. Weitergehend befindet sich die Kommune in einem landesweit bedeutsamen Bereich für den Freiraumschutz (Regionaler Grünzug).

Zudem liegt Zweibrücken an der überregionalen Straßenverbindung Pirmasens - Luxemburg und in unmittelbarer Nähe zur großräumigen Straßenverbindung A8.

Das LEP IV beinhaltet insbesondere Grundsätze und Ziele, die für die Standortentwicklung im Einzelhandel von Bedeutung sind. So wird in Kapitel 3 „Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge“ unter Punkt 3.2.3 „Öffentliche Einrichtungen und Dienstleistungen (großflächiger Einzelhandel)“ als Grundsatz und Ziel der Raumordnung festgelegt:

- LEP IV Grundsatz G 56:

„Die Sicherung einer wohnortnahen und qualitativen Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen und privaten Einrichtungen und Dienstleistungen soll durch die zentralen Orte in den Mittelbereichen und in Aufgabenteilung in den mittelzentralen Verbänden wahrgenommen werden.“

- LEP IV Ziel Z 57:

„Die Errichtung und Erweiterung von Vorhaben des großflächigen Einzelhandels ist nur in zentralen Orten zulässig (Zentralitätsgebot). Betriebe mit mehr als 2.000 m² Verkaufsfläche kommen nur in Mittel- und Oberzentren in Betracht. Ausnahmsweise sind in Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion mit mehr als 3.000 Einwohnerinnen und Einwohnern großflächige Einzelhandelsvorhaben bis zu insgesamt 1.600 m² Verkaufsfläche zulässig, wenn dies zur Sicherung der Grundversorgung der Bevölkerung erforderlich ist.“

- LEP IV Ziel Z 58:

„Die Ansiedlung und Erweiterung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtrelevanten Sortimenten ist nur in städtebaulich integrierten Bereichen, das heißt in Innenstädten und Stadt- sowie Stadtteilzentren, zulässig (städtebauliches Integrationsgebot). Die städtebaulich integrierten Bereiche („zentrale Versorgungsbereiche“ im Sinne des BauGB) sind von den zentralen Orten in Abstimmung mit der Regionalplanung verbindlich festzulegen und zu begründen. Diese Regelungen müssen auch eine Liste innenstadtrelevanter und nicht innenstadtrelevanter Sortimente umfassen.“

- LEP IV Ziel Z 60:

„Durch die Ansiedlung und Erweiterung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben dürfen weder die Versorgungsfunktion der städtebaulich integrierten Bereiche der Standortgemeinde noch die der Versorgungsbereiche (Nah- und Mittelbereiche) benachbarter zentraler Orte wesentlich beeinträchtigt werden (Nichtbeeinträchtigungsgesetz). Dabei sind auch die Auswirkungen auf Stadtteile von Ober- und Mittelzentren zu beachten.“

- LEP IV Ziel Z 61:

„Der Bildung von Agglomerationen nicht großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit innenstadtrelevanten Sortimenten außerhalb der städtebaulich integrierten Bereiche ist durch Verkaufsflächenbegrenzungen in der Bauleitplanung entgegenzuwirken (Agglomerationsverbot). Haben sich bereits Agglomerationsbereiche außerhalb der städtebaulich integrierten Bereiche gebildet, so sind diese als Sondergebiete des großflächigen Einzelhandels in der Bauleitplanung auszuweisen und in ihrem Bestand festzuschreiben.“

Darüber hinaus sind für das Vorhaben auch einige weitere Ziele und Grundsätze der Raumordnung zur allgemeinen Siedlungsentwicklung festgelegt. Von Bedeutung ist dabei folgendes Ziel der Raumordnung:

- LEP IV Ziel Z 31:

„Die Innenentwicklung hat Vorrang vor der Außenentwicklung. Bei einer Darstellung von neuen, nicht erschlossenen Bauflächen im planerischen Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB ist durch die vorbereitende Bauleitplanung nachzuweisen, welche Flächenpotenziale im Innenbereich vorhanden sind und aus welchen Gründen diese nicht genutzt werden können, um erforderliche Bedarfe abzudecken.“

Als zuständiges Ressort für Raumordnung und Landesplanung hat das Ministerium des Innern und für Sport am 27. Juni 2023 mit der Information des Ministerrats den Erarbeitungsprozess für einen Entwurf des neuen Landesentwicklungsprogramms (LEP 5) eingeleitet. Dabei verfolgt es das Ziel, einen umfassenden und transparenten Prozess zu gestalten, bei dem sowohl alle betroffenen Akteurinnen und Akteure als auch die Bürgerinnen und Bürger ihre Ideen und Anregungen einbringen können. Hierfür wird ein Dialogprozess initiiert, der mit der Ministerratsinformation beginnt und voraussichtlich bis zur Verabschiedung der Rechtsverordnung Ende 2027 oder 2028 fortgesetzt wird.

5.1.2 Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz IV

Das Plangebiet liegt südöstlich der Zweibrücker Innenstadt. Der Stadt Zweibrücken werden die Gemeindefunktionen "Gewerbe" und "Wohnen" zugeordnet. Zudem wird Zweibrücken als Mittelbereich, bzw. ländlicher Bereich mit disperser Siedlungsstruktur klassifiziert. Der regionale Raumordnungsplan Westpfalz stellt zu Mittelzentren fest, dass "die Einstufung einer Gemeinde als Mittelzentrum bzw. als kooperierendes Mittelzentrum dann erfolgt, wenn diese Gemeinde auch für die Bevölkerung eines wesentlich über das Gemeindegebiet hinausgehenden Verflechtungsbereichs in den Sachbereichen

- Bildung, Gesundheitswesen, Sport, sonstige öffentliche Dienstleistungen wesentliche Einrichtungen bereits jetzt aufweist und wenn die Gemeinde,
- Bedeutung als Arbeitsmarktzentrum besitzt (vgl. Abbildung 11).

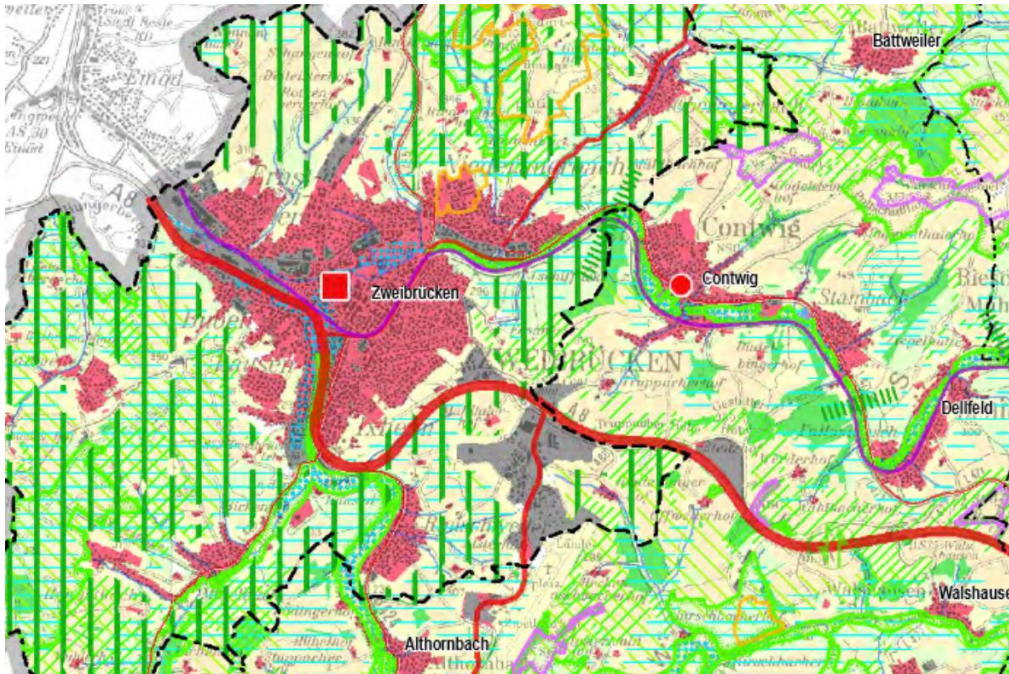


Abbildung 11: Auszug Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz IV



Weiterhin wird festgestellt, dass Mittelbereiche als räumlich nächst kleinere Einheiten in etwa jene Lebensräume umfassen, in denen der Bevölkerung die Deckung des gehobenen Bedarfs, insbesondere an Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, größere Sport-, Freizeit- und Erholungsanlagen sowie privaten Dienstleistungseinrichtungen bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb 45 Minuten, bei PKW-Benutzung innerhalb von 30 Minuten ermöglicht werden soll.

Die Raumstruktur im Bereich des Planungsgebietes ist überwiegend durch die Funktion Gewerbe (Versorgung) geprägt. Des Weiteren unterliegt die Umsetzung des geplanten Vorhabens den Zielen der Regionalplanung. Unter ZN 12 ist im Regionalen Raumordnungsplan Westpfalz IV festgehalten:

*"Die Ansiedlung und Erweiterung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtrelevanten Sortimenten ist nur in städtebaulich integrierten Bereichen, das heißt in Innenstädten und Stadt- sowie Stadtteilzentren, zulässig (**städtebauliches Integrationsgebot**). Die städtebaulich integrierten Bereiche (zentrale Versorgungsbereiche im Sinne des BauGB) sind von den zentralen Orten in Abstimmung mit der Regionalplanung verbindlich festzulegen und zu begründen. Diese Regelungen müssen auch eine Liste innenstadtrelevanter und nicht innenstadtrelevanter Sortimente umfassen."¹²*

5.1.3 Raumordnungsverfahren mit integriertem Zielabweichungsverfahren

Gemäß § 15 Abs. 5 S. 3 ROG ist aufgrund der überörtlichen Bedeutung des Vorhabens, die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erforderlich. Das Raumordnungsverfahren wurde mit Schreiben vom 15. März 2022 eingeleitet.¹³ In das Raumordnungsverfahren wurde das Zielabweichungsverfahren¹⁴ nach § 8 Abs. 3 Landesplanungsgesetz (LPIG) Rheinland-Pfalz i. V. m. § 10 Abs. 6 LPIG zum Ziel Z 58 „städtebauliches Integrationsgebot“ LEP IV integriert.

Die Erweiterung des bestehenden Zweibrücken Fashion Outlet wurde in Verbindung mit dem Zielabweichungsbescheid vom 31.08.2023 als raumverträglich eingestuft. Zugleich bildet der Entscheid die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 1 Abs. 4 BauGB für die standörtliche Bauleitplanung ab.

- Die geplante Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlets entspricht dem Ziel Z 57 („Zentralitätsgebot“) des LEP IV.
- Die geplante Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlets widerspricht dem Ziel Z 58 des LEP IV („städtebauliches Integrationsgebot“). Die Bauleitplanung kann nur dann rechtskonform erfolgen, wenn die Abweichung von dem entgegenstehenden raumordnerischen Ziel zugelassen wird.

Die Erweiterung des bestehenden Zweibrücken Fashion Outlet der Betreibergesellschaft VIA Outlets ist in Verbindung mit dem Zielabweichungsbescheid vom 31.08.2023 unter den folgenden Maßgaben als raumverträglich einzustufen:

1. Die Gesamtverkaufsfläche ist durch geeignete Festsetzungen in der Bauleitplanung auf maximal 29.500 m² zu begrenzen.
2. In den einzelnen Sortimentsgruppen des Kernsortiments sind die nachfolgenden maximalen Verkaufsflächen wie folgt festzuschreiben:
 - Bekleidung max. 22.000 m²

¹² Planungsgemeinschaft Westpfalz (PGW); S. 23

¹³ Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit integriertem Zielabweichungsverfahren zum Vorhaben „Erweiterung Zweibrücken Fashion Outlet“ gem. § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. § 17 Landesplanungsgesetz (LPIG) sowie gem. § 6 Abs. 2 ROG i.V.m. § 8 Abs. 3 LPIG durch VIA Outlets Zweibrücken B.V., Coolsingel 61, 7th Floor (Right), NL-3012 AB Rotterdam, Niederlande.

¹⁴ Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit integriertem Zielabweichungsverfahren zum Vorhaben „Erweiterung Zweibrücken Fashion Outlet“ gem. § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. § 17 Landesplanungsgesetz (LPIG) sowie gem. § 6 Abs. 2 ROG i.V.m. § 8 Abs. 3 LPIG.



- Sportbekleidung max. 500 m²
 - Schuhe & Lederwaren max. 4.200 m²
 - Sportschuhe max. 500 m²
3. Die Verkaufsfläche für das beantragte Randsortiment ist auf maximal 2.300 m² zu begrenzen, wobei die maximale Verkaufsfläche in den einzelnen innenstadtrelevanten Sortimentsgruppen 800 m² nicht überschreiten darf.
4. Die Zuordnung von Warensortimenten zum innenstadtrelevanten bzw. nicht innenstadtrelevanten Bereich richtet sich nach der gültigen Sortimentsliste des Einzelhandelskonzepts der Stadt Zweibrücken, Stand 2020.
5. Die Definition des Luxussortiments ist im Zuge der Bauleitplanung in einem städtebaulichen Vertrag festzulegen.
6. Die Ergebnisse und Erfordernisse der verkehrstechnischen und naturschutz-fachlichen Untersuchungen sind in den nachfolgenden Bauleitplanverfahren zu beachten und umzusetzen.
- Da das Zweibrücken Fashion Outlet im Einzelhandelskonzept der Stadt Zweibrücken aus dem Jahr 2020 als Sondergebiet ausgewiesen wurde, ist das Ziel Z 59 „Ergänzungsstandorte“ des LEP IV und das nachrichtlich in den ROP Westpfalz IV übernommene Ziel ZN 13 vorliegend unbeachtlich.
 - Z 60 „Nichtbeeinträchtigungsgebot“: Die „städtebaulich und raumordnerisch orientierte Auswirkungsanalyse zur geplanten Flächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet (ZFO) in der kreisfreien Stadt Zweibrücken“ vom 16. September 2019 des Gutachterbüros ecostra weist im Ergebnis für das Planvorhaben eine Verträglichkeit mit den zentralen Versorgungsbereichen in den Untersuchungsgebieten nach. Durch die ausgelösten Umsatzzumlenkungen des erweiterten Zweibrücken Fashion Outlets seien in allen Fällen keine erheblichen, negativen städtebaulichen Auswirkungen zu erwarten (ecostra 2019, S. 201).

Nach § 6 (2) ROG i. V. m. § 8 (3) LPlIG kann die obere Landesplanungsbehörde im Einvernehmen mit den jeweils fachlich berührten Stellen der oberen Verwaltungsebene die Abweichung von einem Ziel des LEP zulassen, wenn diese auf Grund veränderter Tatsachen oder Erkenntnissen unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und das LEP in seinen Grundzügen nicht berührt wird:

- Veränderte Tatsachen: Aus Sicht der SGD Süd legt die Stadt Zweibrücken nachvollziehbar dar, dass sie den Sonderstandort ZFO städtebaulich neu ordnen will. Die städtebauliche Rechtfertigung ergibt sich aus den kommunalen Entwicklungszielen nach dem Einzelhandelskonzept. Die Erkenntnisse auf Grund des Einzelhandelskonzepts (Stand 2020) der Stadt Zweibrücken können im Sinne des § 8 (3) LPlIG i. V. m. § 10 (6) LPlIG als Veränderungen von Tatsachen und Erkenntnissen eingestuft werden.
- Vertretbarkeit unter raumordnerischen Gesichtspunkten: Es ist davon auszugehen, dass bei Umsetzung der o.a. Nebenbestimmungen 1 bis 5 die Funktion des zentralen Versorgungsbereichs in der Innenstadt von Zweibrücken geschützt und die Versorgungsbereiche im Einzugsbereich des Vorhabens in ihrer Funktion nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Die Erweiterung des ZFO kann somit als vertretbar im Sinne des § 8 (3) LPlIG bewertet werden.
- Grundzüge des LP IV: Wann eine Planänderung die Grundzüge der Planung berührt, lässt sich nicht abstrakt bestimmen, sondern hängt von der jeweiligen Planungssituation ab. Die Abweichung muss - soll sie mit den Grundzügen der Planung vereinbar sein - durch das planerische Wollen gedeckt sein; es muss - mit anderen Worten - angenommen werden können, die Abweichung liege noch im Bereich dessen, was der Plangeber gewollt hat oder gewollt hätte, wenn er den Grund für die Abweichung gekannt hätte.



Der planerische Wille kommt insbesondere im kommunalen Einzelhandelskonzept (vgl. Anlage 1) zum Ausdruck, in dem der Standort als Sonderstandort ausgewiesen ist. Eine mögliche Erweiterung ist vorbehaltlich einer gutachterlichen Bewertung nicht ausgeschlossen. Das Konzept entspricht hinsichtlich seines Regelungsinhalts den landesplanerischen Vorgaben zu Einzelhandelskonzepten in Ziel Z 58 LEP IV und ist mit der Regionalplanung und der oberen Landesplanungsbehörde abgestimmt. Die verfahrensgegenständliche Erweiterung grenzt an das vorhandene ZFO an und soll es städtebaulich abrunden. Damit handelt es sich um eine Bestandserweiterung und nicht um die reine Neuansiedlung eines Einzelhandelsvorhabens.

Zu diesem Aspekt führt das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) in seiner Stellungnahme aus, dass auf Grund der Erweiterung des bereits bestehenden ZFO Alternativstandorte nicht in Frage kämen. Aus Sicht des Ministeriums sind durch die Abweichung vom städtebaulichen Integrationsgebot die Grundzüge der Planung nicht berührt. Der Sinn und Zweck der landesplanerischen Zielvorgaben zum Einzelhandel wird unter Beachtung der o.a. Auflagen 1 bis 5 durch das Vorhaben nicht in Frage gestellt. Die Grundkonzeption des LEP ist nicht betroffen. Die mit dem „Städtebaulichen Integrationsgebot“ verfolgten Ziele, wie die Sicherung der städtebaulich integrierten Bereiche und der Innenstadtfunktion, werden in ihrer Gesamtheit nicht in Frage gestellt.

- Ergebnis der Zielabweichungsentscheidung: Bei Umsetzung der Nebenbestimmungen 1 bis 5 wird durch die Zulassung einer Abweichung von den genannten Zielen das LEP IV und der RRÖP Westpfalz IV in seinen Grundzügen im Sinne des § 8 (3) i.V. m. § 10 (6) LPlG nicht berührt.

5.1.4 Widerspruchsverfahren

Die SGD Süd hat im August 2023 nach Prüfung eine Abweichung vom raumordnerischen Ziel des "städtebaulichen Integrationsgebots" aus dem Landesentwicklungsprogramm unter bestimmten Auflagen genehmigt. Gegen diese Entscheidung legten die Städte Saarbrücken, Homburg und Neunkirchen Widersprüche ein, den die SGD Süd im Juli 2024 als unzulässig zurückwies. In allen drei Fällen stellte die Widerspruchsbehörde fest, dass den Widerspruchsführern die Befugnis zur Einlegung eines Widerspruchs fehlte. Zudem besitzt das raumordnerische Ziel "städtebauliches Integrationsgebot" keine drittschützende Wirkung, sodass keine Verletzung eines subjektiv-öffentlichen Rechts vorliegt, das den Widerspruch begründen könnte.

Mit Datum vom 09.09.2024 teilte die SGD Süd mit, dass die Widerspruchsbescheide und der Zielabweichungsbescheid bestandskräftig sind.



5.2 Umweltrechtliche Planvorgaben mit Bezug zum Projektgebiet

Für das Projektgebiet bzw. sein wirkungsbezogenes Umfeld sind nachfolgende umweltrechtliche Aussagen und Planvorgaben relevant.¹⁵

5.2.1 Schutzgebiete und geschützte Flächen nach Naturschutzrecht¹⁶

Schutzgebiete nach Naturschutzrecht befinden sich weder im Geltungsbereich noch in dessen unmittelbarer Umgebung. Das Naturschutzgebiet Monbijou liegt etwa 2 km südlich, das Naturschutzgebiet Wahlbacher Heide ebenfalls etwa 2 km entfernt im Osten. Die beiden NSG sind zudem Bestandteile des FFH-Gebietes „Zweibrücker Land“. Wechselbeziehungen oder Mitnutzungen des Vorhabengebietes durch Zielarten der Schutzgebiete können aufgrund der Entfernung ausgeschlossen werden. Geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG sind im Plangebiet keine ausgebildet. Die nachfolgenden Karten (vgl. Abbildung 12, Abbildung 13, Abbildung 14) zeigen die Verteilung / Räumliche Lage der Schutzgebiete:

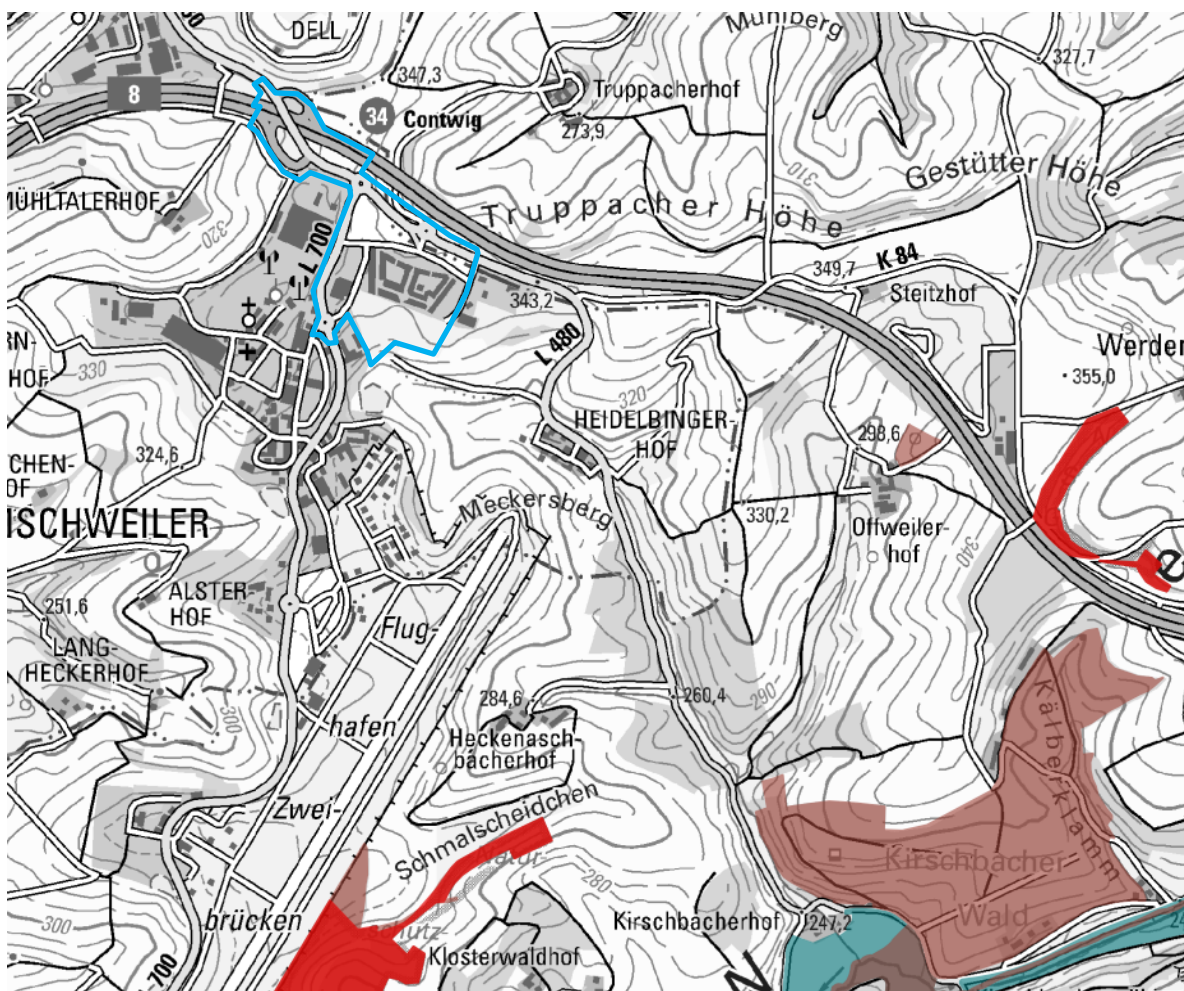


Abbildung 12: ZEF: Schutzgebiete im Plangebiet und seiner Umgebung, Outlet und der Erweiterungsbereich in Rot

¹⁵ Quelle: Umweltbericht L.A.U.B. (Teil B der Begründung), 2024

¹⁶ Quelle: Umweltbericht, L.A.U.B. (Teil B der Begründung), 2024

5.2.2 Biotope des Biotopkatasters Rheinland-Pfalz

Das Biotopkataster des Landes enthält im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes keine Flächen. Unmittelbar außerhalb des Geltungsbereichs, nördlich und östlich der A8-Auffahrtsschleife Nord erfasst das Biotopkataster des Landes folgende Biotope (vgl. Abbildung 13):

- BT-6710-0155-2008 Hecken südöstlich der Tschiffliker Dell (BB9 Gebüsche mittlerer Standorte auf trocken-warmem Standort)
- BT-6710-0058-2007 Gebüsch am Hang nördlich AS Contwig (BB9 Gebüsche mittlerer Standorte)

Die erfassten Biotope fallen nicht unter die Schutzbestimmungen des § 30 BNatSchG.

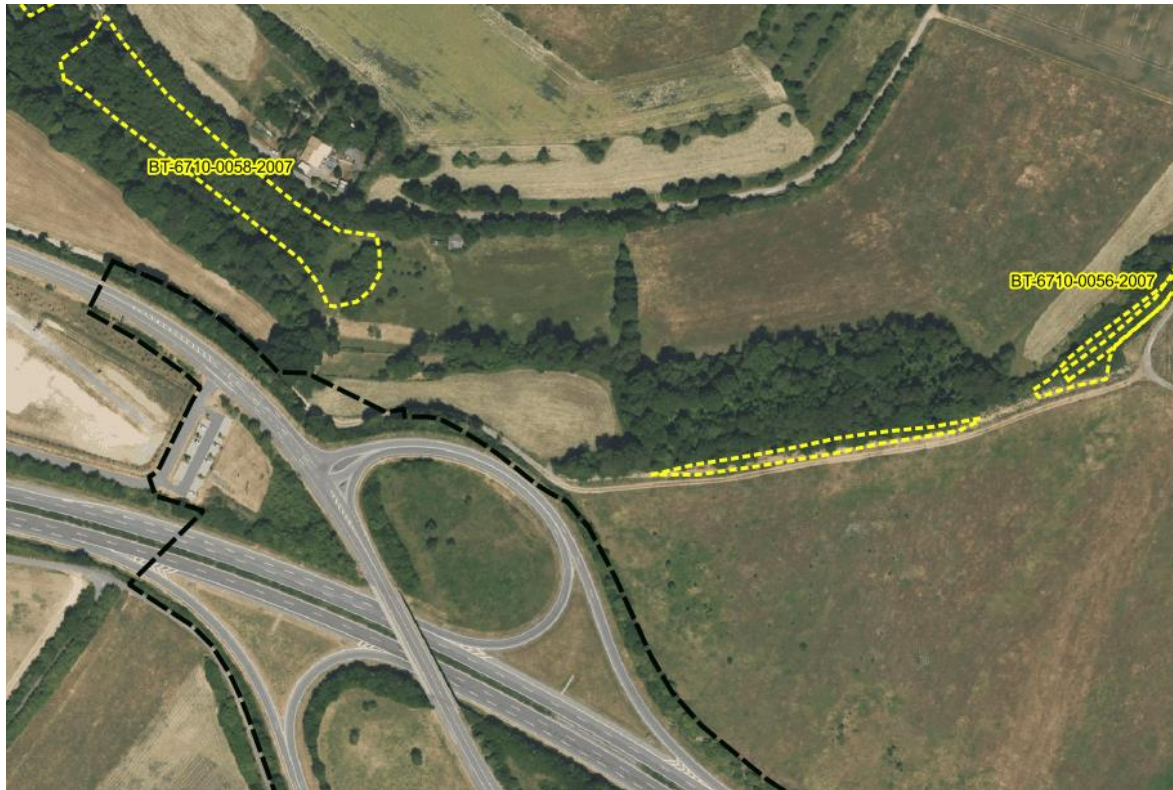


Abbildung 13: Biotope des Biotopkatasters RLP im Umfeld des räumlichen Geltungsbereichs (LAUB, 2024; vgl. Teil B - Umweltbericht)

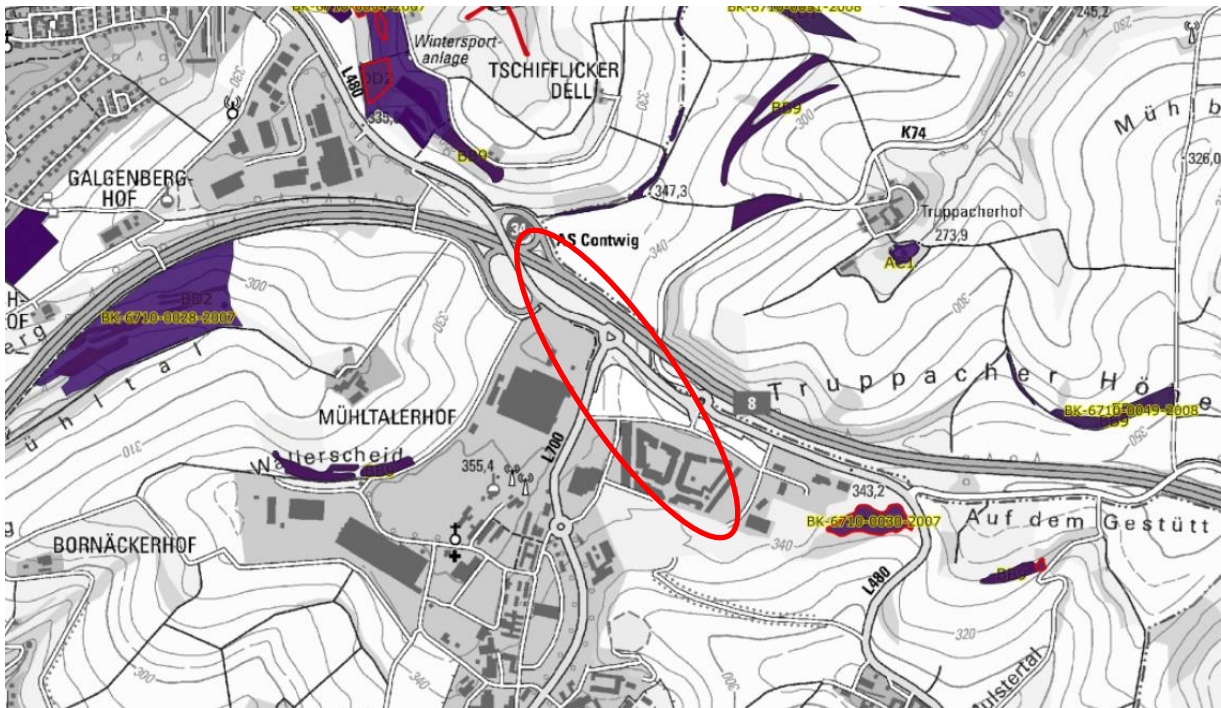


Abbildung 14: ZEF: Schutzgebiete in der weiteren Umgebung zum Plangebiet, Outlet und der Erweiterungsbereich in Rot

5.2.3 Geschützte Arten¹⁷

Der Plangeber hat im Jahr 2022 und 2024 Erfassungsbegehungen durchführen lassen. Neben dem unmittelbaren Plangebiet wurde dabei auch die nähere Umgebung mit einbezogen. Im Plangebiet kommen geschützte Tierarten vor, die den Verbotsvorschriften des besonderen Artenschutzes (Zugriffsverbote des §44 BNatSchG) unterliegen. Nach der Roten Liste oder der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchVO) gefährdete und/oder geschützte Pflanzenarten wurden bei den durchgeführten Kartierungen (ebenfalls angetroffen. Auch für sie ist im weiteren Verfahren eine Betroffenheit zu ermitteln und zu bewerten, ob Betroffenheiten entstehen und welche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie ggf. kompensatorische Maßnahmen vorzusehen sind.

Die Dokumentation ist dem Umweltbericht, Teil B der vorliegenden Begründung, zu entnehmen. Mit der angestrebten baulichen Entwicklung gehen Lebensräume heimischer Tierarten verloren.

Auf Grundlage der durchgeführten zoologischen Erhebungen sind Betroffenheiten vor allem von streng geschützten Reptilien (Mauer- und Zauneidechsen) und deren Habitate im Bereich des Park-and-Ride-Parkplatzes sowie ggf. im Umfeld des nördlichen Knotens A8/L880 möglich. Sofern Gehölzrodungen durch den Ausbau der Erschließung verursacht werden, sind auch Lebensstätten europäischer Vogelarten betroffen.

Die tatsächliche Betroffenheit ist im Zuge des weiteren Verfahrens für alle planungsrelevanten Arten zu ermitteln und zu beurteilen. Aufbauend darauf werden geeignete Flächen und Maßnahmen zugeordnet.¹⁸

¹⁷ Quelle: Umweltbericht, L.A.U.B., 2024, vgl. Anlage IV.

¹⁸ Quelle: Umweltbericht, L.A.U.B., 2024, vgl. Anlage IV.



5.2.4 Bodenschutz, Altstandorte im Projektgebiet sowie Kampfmittel¹⁹

Durch die bestehende Bebauung sind im ZFO keine natürlichen Böden vorhanden. Auch bei den Grünflächen innerhalb und am Rand des ZFO ist von Überformungen zum einen bereits durch die ehemalige militärische Nutzung und zum anderen durch Auffüllungen, Abgrabungen und Planien im Zuge der Konversion auszugehen.

Gleiches gilt für die Verkehrsflächen der Steinhauser Straße und der Auffahrtsschleifen zur A8. In den straßenbegleitenden Grünflächen dürften dagegen noch die ursprünglichen Böden vorhanden sein.²⁰ Die ursprünglich vorhandenen natürlichen Böden wurden bereits zu Zeiten der militärischen Vornutzung weitgehend zerstört oder doch stark überformt. Die bisherigen Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen (IB Roth und Partner 2023, vgl. Anlage 16) belegen, dass die Fläche durch verschiedenste Auffüllungen mit Mächtigkeiten von 0,6 bis 2,0 m gekennzeichnet ist. Asphaltbruch, Betonbruch und Kalkstein-/Sandsteinbruch, vereinzelt auch Holz- und Wurzelreste sowie Schlackestückchen sind in den Auffüllungen ebenfalls vorhanden.

Die Auffüllungen sind zum Großteil mit einer Oberbodenschicht aus sandig-schluffigem Oberboden überlagert (0,1 -0,4 m)

Unterhalb der Auffüllungen stehen bindige Deckschichten überwiegend in Form von Schluffen mit unterschiedlichen Anteilen an Sanden und Tonen sowie lokal auch Kiesen an. Darunter lagern Schichten des Wellenkalkes.

Hinsichtlich Altlasten ergab eine Abfrage bei der SGD Süd Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz, dass das Bodenschutzkataster mehrere Flächen erfasst, die innerhalb der geplanten Erweiterungsfläche liegen. Diese bodenschutzrechtlich relevanten Flächen wurden nach Mitteilung der Fachbehörde auf Grundlage von Untersuchungen und durchgeführten Dekontaminationsmaßnahmen als nicht altlastverdächtig oder nicht verdächtig eingestuft bzw. ergab sich für die Bereiche keine Umweltrelevanz.

Im Zuge der durchgeführten Baugrund- und Bodenuntersuchungen wurden lokal geringe Konzentrationen von PFAS-Chemikalien festgestellt. Die Relevanz und der ggf. notwendige weitere Umgang damit wird im weiteren Verfahren mit der zuständigen Fachbehörde erörtert und geklärt.

5.2.5 Belange der Wasserwirtschaft / Hochwasserschutz²¹

Natürliche Gewässer bestehen im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes und dessen Umgebung nicht.

Bereits zu Zeiten der militärischen Nutzung bestand ein ausgeprägtes System aus Leitungen, Gräben und Rückhaltebecken, das die Entwässerung der Anlagen gewährleistete. Dieses System wurde im Zuge der Konversion ertüchtigt, ausgebaut und in Art und Kapazität den Anforderungen angepasst. So entstand auch unmittelbar östlich an den Erweiterungsbereich ein neues Rückhaltebecken, um die Auswirkungen der in den rechtskräftigen Bebauungsplänen zulässigen baulichen Nutzungen auf den Wasserhaushalt zu kompensieren.

Wegen der über Jahrzehnte zurückreichenden künstlichen Überformung sowohl der Zusammenführung und Einleitung von Abflüssen wie auch der Ablaufgräben ist heute nicht mehr ohne weiteres nachvollziehbar, ob Gräben und Grabenreste in den angrenzenden Tälchen, wie südlich der Erweiterungsfläche, rein künstlich sind oder auch natürliche Vorgänger hatten, die zumindest temporär Wasser führten. Hinweise auf dauerhafte und ergiebige Quellschüttungen und Abflüsse finden sich nicht.

¹⁹ Quelle: Umweltbericht, L.A.U.B., 2024

²⁰ Quelle: Umweltbericht, L.A.U.B., 2024, Anlage IV.

²¹ Quelle: Umweltbericht, L.A.U.B., 2024



Für die Entwässerung der Knotenpunkte (BAB A8) wird eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich werden. Dies ist ein üblicher Teil der Straßenplanung und in der Planung zu klären. Die Entwässerungskonzeption wird in das Bebauungsplanverfahren einfließen.

5.3 Sonstige Planungen und (informelle) Konzepte mit Bezug zum Projektgebiet

5.3.1 Einzelhandelskonzept Stadt Zweibrücken (Fortschreibung)

Die kreisfreie Stadt Zweibrücken verfügt über ein fortgeschriebenes Einzelhandels- und Zentrenkonzept (vgl. Anlage 1) das am 13.05.2020 vom Stadtrat beschlossen wurde und auf dessen Grundlage der Standort Zweibrücken Fashion Outlet („Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“) einen Sonderstandort darstellt.

Bei einer etwaigen Weiterentwicklung ist darauf zu achten, dass diese in funktionaler Ergänzung zum Einzelhandelsangebot in den zentralen Versorgungsbereichen geschieht und sich weder zu Lasten des städtebaulich schützenswerten Bereiches noch zu Lasten der wohnungsnahen Grundversorgung im gesamten Stadtgebiet auswirkt.²²

Das Einzelhandelskonzept war eine zentrale Grundlage für die städtebauliche und raumordnerisch orientierte Auswirkungsanalyse zur geplanten Flächenerweiterung des FOC von ecostra (vgl. Kap. 7.1 und Anlage 4).

5.3.2 Einzelhandelskonzept VG Zweibrücken-Land

Das Einzelhandelskonzept für die (benachbarte) Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land vom Februar 2019 enthält eine Betrachtung der regionalen Wettbewerbssituation mit u.a. dem Factory-Outlet-Center (FOC) Zweibrücken und der Innenstadt von Zweibrücken, mit den Innenstädten von Homburg und Pirmasens und mit der Einzelhandelssituation in der VG Zweibrücken-Land.

Das FOC wird als überregional bedeutsamer Einzelhandelsstandort mit ca. 21.000 m² Verkaufsfläche, in dem hauptsächlich die Segmente Bekleidung, Schuhe und Sport angeboten werden, dargestellt.

„Das verkehrsgünstig an der A 8 gelegene FOC Zweibrücken stellt eines der größten Outlet Center in Europa dar und zieht auch Kunden aus Frankreich an.“

Ein Ausbau des Einzelhandels in der VG Zweibrücken-Land sei aufgrund der Siedlungsstrukturen und der regionalen Wettbewerbsstrukturen im Übrigen nicht zu erwarten.²³

5.3.3 Energie- und Klimaschutzkonzept Stadt Zweibrücken

Im Auftrag der Stadtwerke Zweibrücken wurde für die Stadt Zweibrücken ein Klimaschutzkonzept erarbeitet. Auf Grundlage von Energieverbrauchsdaten, die seitens der Stadtwerke sowie der Stadtverwaltung bereitgestellt wurden, wurde vom IE Leipzig eine Energiebilanz für die Jahre 1990 bis 2014 erstellt.

Aus dieser wurden auch die entsprechenden CO₂-Emissionen abgeleitet. Darauf aufbauend fand eine Trendfortschreibung unter Berücksichtigung demographischer und wirtschaftlicher Prognosen sowie bereits bekannter gesetzlicher Regelungen (etwa zur Energieeffizienz) bis zum Jahr 2025 statt.

Durch Quellenrecherchen und mithilfe von Arbeitstreffen des Projektteams sowie Workshops wurden Handlungsoptionen ermittelt, wie zum einen Energie eingespart und zum anderen der Ausbau erneuerbarer Energien beschleunigt werden kann.

²² Quelle: Junker+Kruse,2020, vgl. Anlage 1

²³ BBE, 2019, vgl. Anlage 7



Hierzu wurde ein Maßnahmen- und Instrumentenkatalog entwickelt. Der Instrumentenkatalog entfaltet für die vorliegende Bauleitplanung nur bedingte Relevanz. Lediglich die verstärkte Energieerzeugung mittels Erneuerbarer Energien kann Berücksichtigung im vorliegenden Bauleitplanverfahren finden.

6 Städtebauliche Konzeption der plangebenden Kommune

Der Plangeber setzt seine städtebauliche Konzeption zunächst auf die von VIA vorgelegte Erweiterungsplanung (vgl. Kap. 2 sowie Abbildung 1 und Abbildung 2) auf, indem er von einem zusammenhängenden Betriebsgelände teilweise ohne weitergehenden Bedarf nach interner öffentlicher Erschließung ausgeht.

Folgende städtebauliche Planungsprinzipien legt der Plangeber seiner Konzeption zugrunde:

- Schaffung eines flächenmäßig großformatigen Angebotes zur Ansiedlung / Erweiterung von Einzelhandelsbetrieben gem. § 11 Abs. 3 BauNVO in der Ausprägung als „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“,
- Sicherung und bedarfsgerechte Erweiterung der äußeren Erschließung – teilweise planfeststellungersetzend für den anteiligen Ausbau der im Plangebiet befindlichen öffentlichen Verkehrsflächen in bestehender oder zukünftiger Baulast des Bundes bzw. der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz,
- Eindeutige Abgrenzung des Plangebietes zu umgebenden Nutzungen,
- Eindeutige Bestimmung der planerisch gewollten Art der zulässigen Nutzungen,
- Ausgewählte Vorgaben zum planerisch gewollten Maß zulässiger Nutzungen unter besonderer Berücksichtigung der Inanspruchnahme von Grund und Boden,
- Eindeutige Vorgaben für ein umgebungsverträgliches Einfügen der Planung in den Siedlungszusammenhang,
- Nachhaltige Bewahrung, Sicherung und Entwicklung schutzbedürftiger Umweltmedien.

Die städtebauliche Konzeption soll dabei ein hinreichend hohes Maß an interner räumlicher Flexibilität für die Errichtung von baulichen Anlagen und Einrichtungen eines Fabrikverkaufszentrums ermöglichen, die insgesamt in einem funktionalen Verbund zu bestehenden baulichen Anlagen stehen.

Dies dient der Erhaltung, Sicherung und Entwicklung des Einzelhandelsstandortes sowie seines substanziellen Angebotes an Arbeitsplätzen für die Wirtschaftsregion. Das städtebauliche Nutzungskonzept verfolgt damit das Ziel, die Zukunftsfähigkeit eines seit mehr als 20 Jahren bestehenden großflächigen Einzelhandelsstandortes sicherzustellen.

Dabei ist konzeptleitend, dass die Bestandseinrichtungen und die jeweilige handlungsgewerbliche Ausnutzung im Verbund mit der Verkaufsflächenerweiterung so gesteuert werden, dass deren regionalverträgliche Zulassung nach den Maßgaben des vorgenannten Zielabweichungs-/Raumordnungsentscheidens (vgl. Kap. 2.2, Kap. 5.1.3 und Kap. 5.1.4) erfolgt.

Darüber hinaus hat der Plangeber den Rahmen eines realistischen plangebietsbezogenen Nutzungsszenarios städtebaulich so weit gefasst, dass auch der größte anzunehmende Planfall – unter Einbezug weiterer Flächen, die nicht im Eigentum von VIA stehen, abgedeckt ist.

6.1 Herleitung der Gebietsart nach BauNVO

Die Darstellung einer Sonderbaufläche – auf der Ebene des Flächennutzungsplans – erfordert, dass sich die konkrete Planung von den übrigen Bauflächen wesentlich unterscheidet.



Zur Abgrenzung zwischen Sonderbauflächen und den übrigen Bauflächen sind die konkreten Darstellungen der Sonderbaufläche mit der abstrakten, allgemeinen Zweckbestimmung des jeweiligen Baugebietstyps zu vergleichen.

Können die mit der Planung verbundenen Zielsetzungen mit der allgemeinen Zweckbestimmung der anderen Baugebiete nicht in Deckung gebracht werden, unterscheiden sie sich von ihnen wesentlich und ist den Erfordernissen des § 11 Abs. 1 BauNVO entsprochen.

Dagegen scheidet die Festsetzung eines Sondergebiets auf Ebene des im Parallelverfahren zu entwickelnden Bebauungsplans aus, wenn die planerische Zielsetzung durch Festsetzung eines Baugebiets nach den §§ 2 bis 10 BauNVO in Kombination mit den Gestaltungsmöglichkeiten des § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO verwirklicht werden kann, die insoweit begrenzt sind, als die festgelegte allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietstypus gewahrt bleiben muss.

Der Plangeber kommt nach einer wertenden Gesamtbetrachtung für seine städtebauliche Konzeption zum Ergebnis, dass sich die auf dem Projektgebiet beabsichtigte Nutzungsart wesentlich von dem typischen Erscheinungsbild sonstiger Baugebiete abhebt. Dies gilt sowohl für den planerisch zu sichernden Bestand wie auch für die als zulässig zu planende Erweiterung.

Unter Berücksichtigung der von VIA im Einzelnen vorgesehenen Anlagen eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes – auch in der standörtlichen Ausprägung als Fabrikverkaufszentrum - zielt die städtebauliche Konzeption für das Projektgebiet als Sonderbaufläche gem. § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO insoweit darauf ab, die Unterbringung von Betrieben einer bestimmten handlungsgewerblichen Charakteristik / Prägung planerisch zu ermöglichen. Hinzu sollen weitere der Hauptnutzung dienende sonstige Nutzungen sowie das Ensemble abrundende Einrichtungen, Anlagen und Betriebe für die Freizeitwirtschaft zugelassen werden.

Die vorgesehene Zweckbestimmung entspricht zudem den Nutzungswünschen von VIA als Grundstückseigentümerin; gegen das vorgesehene eingeschränkte Zulässigkeitspektrum eines Sonstigen Sondergebietes bestehen deshalb auch aus Eigentumsschutzgründen keine Bedenken.

6.2 Städtebauliche Ordnung und Entwicklung gem. § 1 Abs. 3 BauGB

Mit diesem Hintergrund ordnet der Plangeber die im Projektgebiet anstehende Bauleitplanung wie folgt ein:

- Mit der Darstellung einer Sonderbaufläche gem. § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO als Art der baulichen Nutzung wird die Nutzungsstruktur hinreichend abgegrenzt und spezifiziert.
- Die auf der Ebene des im Parallelverfahren zu entwickelnden Bebauungsplans definierte Festsetzung eines Sonstigen Sondergebietes gem. § 11 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 BauNVO mit weiteren Maßgaben wie der Gliederung / Zonierung des Projektgebietes nach Teilgebieten, Höhenzonen, Zonen unterschiedlicher Inanspruchnahme von Grund und Boden (Grundflächenzahl) gewährleistet auf Ebene eines projektbezogenen Angebotsbebauungsplans gem. § 9 BauGB die notwendige bauleitplanerische Feinsteuerung.
- Auch die grundsätzliche Orientierung der Bauleitplanung eines Sonstigen Sondergebietes an der Anlagenkonzeption der VIA, die zugleich Eigentümerin der überwiegenden Mehrheit aller zu überplanenden Grundstücken ist, unterstreicht die atypische Konstellation gegenüber sonstigen Baugebieten. Zugleich prüft der Plangeber als realistische Nutzungsszenarien auch über die konkrete Konzeption der VIA hinausgehende sonstige gewerbliche Realisierungsoptionen.

Die im vorliegenden Fall gesteigerten Abwägungserfordernisse zwischen dem bestehenden Flächennutzungsplan und der beabsichtigten Erweiterung lassen sich im Zuge nach Auffassung des Plangebers angemessen gestalten; abwägungsrelevant ist dabei insbesondere die Bewältigung von Auswirkungen der geplanten Nutzung auf das eigene und das Gemarkungsgebiet von Nachbargemeinden sowie von Verkehrsbelangen.



Für die Umsetzung der bauleitplanerischen Konzeption ist unter Beachtung von § 1 Abs. 4 BauGB für das Projektgebiet ein Raumordnungsverfahren gem. §§ 15 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. § 17 Landesplanungsgesetz (LPIG) und ein integriertes Zielabweichungsverfahren durchgeführt und mit einem Zielabweichungsentscheid vom 31.08.2023 zustimmend und mit Maßgaben abgeschlossen worden (vgl. Kap. 2.2, Kap. 5.1.3 und Kap. 5.1.4).

Die zuständige obere Landesplanungsbehörde bei der SGD Süd hat insoweit die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 1 Abs. 4 BauGB für die standörtliche Bauleitplanung hinreichend dargelegt.

Zur Umsetzung der Ziele der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung werden im Projektgebiet durch die Plangeberin räumliche Teilbereiche des Sonstigen Sondergebietes nach Art und Maß der baulichen Nutzung, weiterer Zulassungstatbestände und städtebaulichen Kennwerten (GRZ, Höhe baulicher Anlagen) festgesetzt, sie erlauben jedoch eine Gesamtheit von baulichen Anlagen und Einrichtungen für den Betrieb eines insgesamt bis zu 29.500 m² Verkaufsfläche umfassenden Fabrikverkaufszentrums und weiterer Nebenanlagen.

Die äußere Erschließung des Plangebietes ist zum einen durch im Bestand vorhandene Verkehrsanlagen öffentlich-rechtlich gesichert und tatsächlich baulich hergestellt; der weitere vorhabenindizierte Ausbau bestimmter Verkehrseinrichtungen im Nordostteil des Plangebietes wird im Wege eines für diesen Teil geltenden planfeststellungsersetzenden Teils durch den Bebauungsplan planerisch vorbereitet und gesichert (vgl. Kap. 6.4 und Abbildung 15 13).

Der in diesem Fall plangebende ZEF ist zu solcherart Planung sowohl aus dem Fernstraßengesetz (FStrG) des Bundes und dem Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG) berechtigt wie auch durch explizite Abstimmung mit den eigentlich mit der Baulast belegten Bundes- und Landesstraßendienststellen von diesen hierzu vertraglich aufgefordert.

Zudem stellt der planende Zweckverband bei seiner städtebaulichen Konzeption auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung auch die Besonderheiten der einheitlichen Eigentumssituation (vgl. Kap. 3.3) in seine Überlegungen ein. Denn tatsächlich handelt es sich um einen „Einzelhandelsstandort aus einer Hand“, weshalb in bestimmten Umfang – wo geboten – auch an den vorhandenen Bestandsbauten des vorhandenen Fabrikverkaufszentrums direkt angebaut werden soll.

So ist im Zuge des bereits mehr als 20 Jahre währenden Betriebs eine Flächenüberbauung durch einheitliche baulich-funktionale und technische Komponenten charakteristisch. Diesem Umstand ist auch bei der anstehenden Überplanung sowie der Verknüpfung von Bestand und Neubauten Rechnung zu tragen.

Vor diesem Hintergrund hat der Plangeber bei seiner Nutzungskonzeption auch die etwaigen Vorgaben und Regelannahmen des Bauordnungsrechtes des Landes Rheinland-Pfalz gesehen und berücksichtigt:

Sonderbauflächen dienen der Unterbringung von Betrieben, Einrichtungen und baulichen Anlagen für ein in seiner baulichen Wirkung einheitliches Fabrikverkaufszentrum, welches mit einem erheblichen Platzbedarf verbunden ist. Mit dem im Plangebiet zur Verfügung stehenden Grund und Boden muss daher besonders sparsam umgegangen werden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Bestands- und Neubauten besonderen betrieblichen Anforderungen unterliegen und die einzelnen Anlagenteile und Einrichtungen zur Gewährleistung von durchgängigen technisch-funktionalen Abläufen teilweise auch baulich aneinander anschließen müssen.

6.3 Realistisches Nutzungsszenario als Grundlage einer Fachbegutachtung auf der sicheren Seite

Bei dem der hiesigen Bauleitplanung zugrunde liegenden Nutzungsszenario wird nicht nur die Ausnutzung durch den erweiterungswilligen Betrieb VIA in den Blick genommen; vielmehr ist auch die Möglichkeit einer weitergehenden Nutzung im Rahmen eines „realistischen Worst-Case-Szenarios“ im Teilbereich „Freizeit“ mitbetrachtet.

So hat der Plangeber die bestehenden Umweltaspekte ebenso berücksichtigt wie etwaige Kumulationswirkungen sonstiger Planvorhaben im Umgebungszusammenhang, deren Ist- oder Planungsstand die standörtliche Bauleitplanung weiter beeinflussen könnte.



Dabei ist für das hier in Rede stehende Projektgebiet geprüft worden, ob die Ausnutzung der zu treffenden Darstellung des Flächennutzungsplans insbesondere zu unzumutbaren Belastungen der (gewerblich geprägten) Nachbarschaft führt. Das realistische Nutzungsszenario einschließlich der Prüfung von Auswirkungen auf das Projektgebiet, seine Umgebung und unter Berücksichtigung von Vorbelastungen und dem Vorhandensein sonstiger Betriebe ist durch geeignete Darstellungen umgebungsverträglich gestaltet.

Die wesentlichen Auswirkungen des Planvorhabens ergeben sich im handelsgewerblichen Zusammenhang weit über den Standort und die Belegenheitsgemeinde hinaus. Das Planvorhaben hat erkennbar regionalwirtschaftliche Bedeutung und Auswirkungen insbesondere mit Blick auf etwaige Umverteilungen von Einzelhandelsumsätzen gegen die Zentralen Versorgungsbereiche gem. § 9 Abs. 2a BauGB der plangebenden Kommune wie weiteren im Einwirkungsbereich liegenden Städten und Gemeinden mit ober- und mittelzentraler Bedeutung / Funktion.

Der Plangeber hat hierzu umfassende fachgutachterliche Ermittlungen, Berechnungen und Prüfungen anstellen lassen (vgl. Kap. 7), die er seiner bauplanungsrechtlichen Konzeption zugrunde legt und vornehmlich unter Berücksichtigung der hierzu vom BVerwG entwickelten Rechtsprechung entsprechende Verträglichkeitsermittlungen angestellt. Die hierzu getroffenen Festsetzungen zu zulässigen Handels-sortimenten und deren weiterer Zulassungsuntergliederung sind Ausfluss dieser Prüfungen und Gegenstand des im Parallelverfahren durchzuführenden Bebauungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ – auch unter besonderer Beachtung der sich gem. § 2 Abs. 2 – Satz 2 BauGB Stellung von benachbarten Gemeinden.

Die handelsgewerbliche Auswirkungsprüfung zu diesem Bebauungsplan nimmt insoweit einen zentralen Stellenwert ein.

6.4 Planfeststellungsersetzende Teile des Bebauungsplans

In den nordwestlichen Teilen des Plangebietes sind in dem im Parallelverfahren zu entwickelnden Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ des ZEF gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Verkehrsflächen einbezogen (vgl. Abbildung 15), die im vorliegenden Flächennutzungsplan der Plangeberin als Straßenverkehrsflächen dargestellt werden.

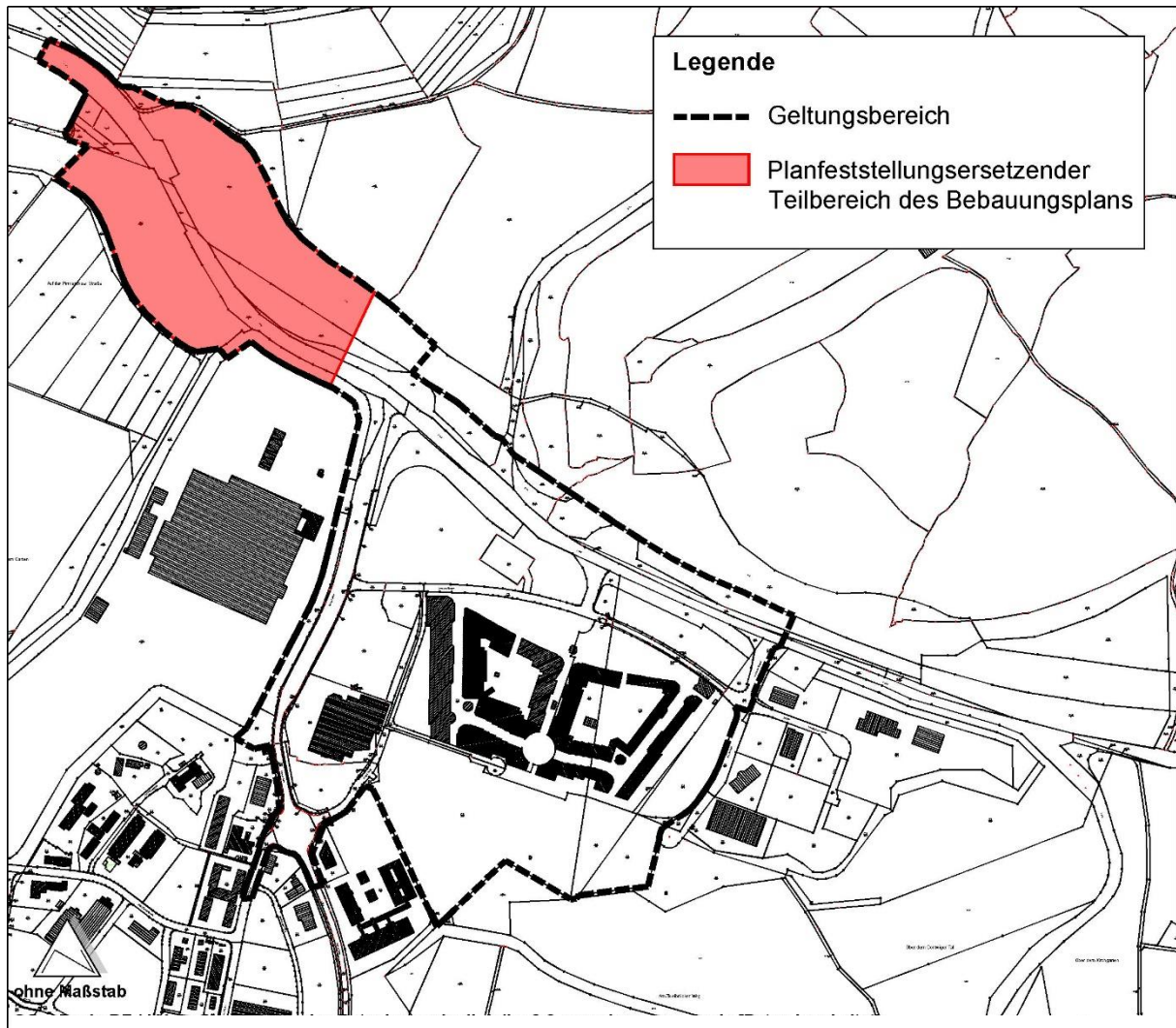


Abbildung 15: Visualisierung des planfeststellungseretzenden Teilbereichs des Bebauungsplans, Eigene Darstellung, FIRU 2024.

Im Hinblick auf die geplanten Nutzungen und unter Berücksichtigung entsprechender Begutachtungen zur Leistungsfähigkeit und Ausbaubedürfnissen sind an dieser Stelle Verkehrsflächen des Bundes – gewidmet nach FStrG, des Landes Rheinland-Pfalz – gewidmet nach LStrG – und der Gemeinde (ZEF) zukünftig in bestimmten Teilbereichen wesentlich für einen Ausbau zu ändern. Dies betrifft vornehmlich die Verflechtung der Zu-/Abfahrten von der BAB 8 mit der Landesstraße 480 und weitere von der Stadt Zweibrücken und dem ZEF geplante Verkehrsanlagen in diesem Verflechtungsbereich.

Wesentliches Merkmal zur Bewältigung von Bestandsverkehren sowie solcher, die durch das zu planende Vorhaben ausgelöst werden, ist die Errichtung einer Kreisverkehrsanlage (KVP) sowie die lage- und höhenmäßige Anbindung / Angleichung vorgenannter Verkehrsanlagen des Bundes und des Landes und der Gemeinde an dieses neue Verkehrselement.

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB können in einem Bebauungsplan die „Verkehrsflächen sowie die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wie ...“ festgesetzt werden.

Gem. § 36 LStrG Rheinland-Pfalz „verfügt der Träger der Straßenbaulast im Benehmen mit der Straßenbaubehörde die Widmung einer Straße für den öffentlichen Verkehr“. Dies erfolgt für Gemeindestraßen durch die zuständige Gemeinde.



Vor der wesentlichen Änderung einer Bundesstraße²⁴ oder einer Landesstraße in Rheinland-Pfalz²⁵ muss hingegen grundsätzlich eine Planfeststellung erfolgen; einschlägig sind § 17 Abs. 1 FStrG des Bundes bzw. § 5 Abs. 1 LStrG (Landes-Straßengesetz) Rheinland-Pfalz.

Die Planfeststellung kann jedoch durch einen Bebauungsplan nach § 9 BauGB ersetzt werden. Der planfeststellungsersetzende Bebauungsplan dient der Zulassung von Bundesfern- (§ 17 b Abs. 2 FStrG) und Landesstraßen (LStrG) sowie anderen überörtlichen Straßen (landesrechtliche Straßen- und Wegegesetze) und ersetzt das fachgesetzliche Planfeststellungsverfahren. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass – anders als ein Planfeststellungsverfahren zum Straßenbau – der planfeststellungsersetzende Bebauungsplan etwaige wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen nach WHG bzw. Landeswassergesetz nicht miteinschließt. Diese sind gesondert – in einem eigenständigen Verfahren zum Bebauungsplan – beizubringen.

Der plangebende ZEF hat – für den im Parallelverfahren zu entwickelnde Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ – insoweit die wasserrechtlichen Belange des Straßenbaus, den er planfeststellungsersetzend plant, zu sehen und entsprechende Genehmigungen im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden vorzubereiten. Auch ist er gehalten, seine Planunterlagen für die Straßenbaumaßnahme in enger fachlicher und organisatorischer Abstimmung mit dem für die spätere Baulast zuständigen Behörden (hier: Autobahngesellschaft des Bundes und LBM – Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz) erstellen lassen.

Dies trifft auf die Straßenkörperplanung (Linien, Trasse, Bauwerke, Böschungen, etc.) und weiteres zu. In diesem Zusammenhang wird sich der planende ZEF auch die materielle und formelle Offenlagequalität der vorliegenden Planung vor seinen jeweiligen Beschlussfassungen bestätigen lassen.

Im Abstimmungsprozess eingebunden ist dabei auch die Prüfung der entwässerungstechnischen Machbarkeit der Behandlung anfallender Niederschlagswässer und Umgang / Ableitung dieser. Der plangebende ZEF wird zur Ermittlung der vorgenannten Belange auf Grundlage des straßentechnischen Entwurfs und als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entwässerungsfachliche Gutachten erstellen lassen (vgl. Kap. 7.2 und Kap. 7.6). Die vorgesehene Straßenplanung und die Entwässerungskonzeption (vgl. Anlage 13) sind in Kap. 7.2.1 dargelegt.

In jedem Verfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zum Bau oder zur Änderung einer Bundesfernstraße ist zu prüfen, wie sich das Vorhaben auf die Umwelt auswirkt. Der Ausbau der Zu-/Abfahrten der BAB 8 an der Anschlussstelle Contwig im Verflechtungsbereich mit den Verkehrsanlagen der Landesstraße L 480 unterfällt dieser Vorschrift.

Bei der Planfeststellung einer Landesstraße sind gem. § 5 Abs. 1 Satz 2 LStrG Rheinland-Pfalz ebenfalls die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit abzuwägen. Der Ausbau der Landesstraße L 480 unterfällt dieser Vorschrift.

Gemäß § 2 Abs. 4 i.V.m. § 2a BauGB erfolgt die Prüfung von Umweltbelangen im Zuge des Bebauungsplanaufstellungsverfahrens in der Systematik der Anlage 1 zum BauGB und wird im Umweltbericht als gesonderter Teil B der Begründung (vgl. Anlage IV) dargelegt. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen.

Abbildung 16 und Abbildung 17 zeigen für den neuen Kreisverkehrsplatz (KVP-NORD) im Nordwesten des Plangebietes sowie für den neuen Anschluss der BAB 8 an die L 480 (SÜD) – gestrichelt rot umrandet – denjenigen Teilbereich der Bebauungsplanung „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“, der hinsichtlich der als zulässig geplanten öffentlichen Verkehrsflächen planfeststellungsersetzende Wirkung gem. § 17 FStrG bzw. § 5 LStrG Rheinland-Pfalz entfaltet. Die Bereiche NORD und SÜD sind zusammen-

24 Bundesfernstraßengesetz In der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206) zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2023 (BGBl. I S. 409) m.W.v. 29.12.2023.

25 Landesstraßengesetz (LStrG) In der Fassung vom 1. August 1977 (GVBl. S. 273) zuletzt geändert durch § 84 des Gesetzes vom 7. Dezember 2022 (GVBl. S. 413).



hängend. Die in der Abbildung 16 und in der Abbildung 17 im Hintergrund ebenfalls aufgeführte straßentechnische Entwurfsplanung hat zum Verfahrensstand „Vorentwurf des Bebauungsplans“ lediglich typologisch hinweisenden Charakter und ist noch final mit den Fachbehörden abzustimmen.

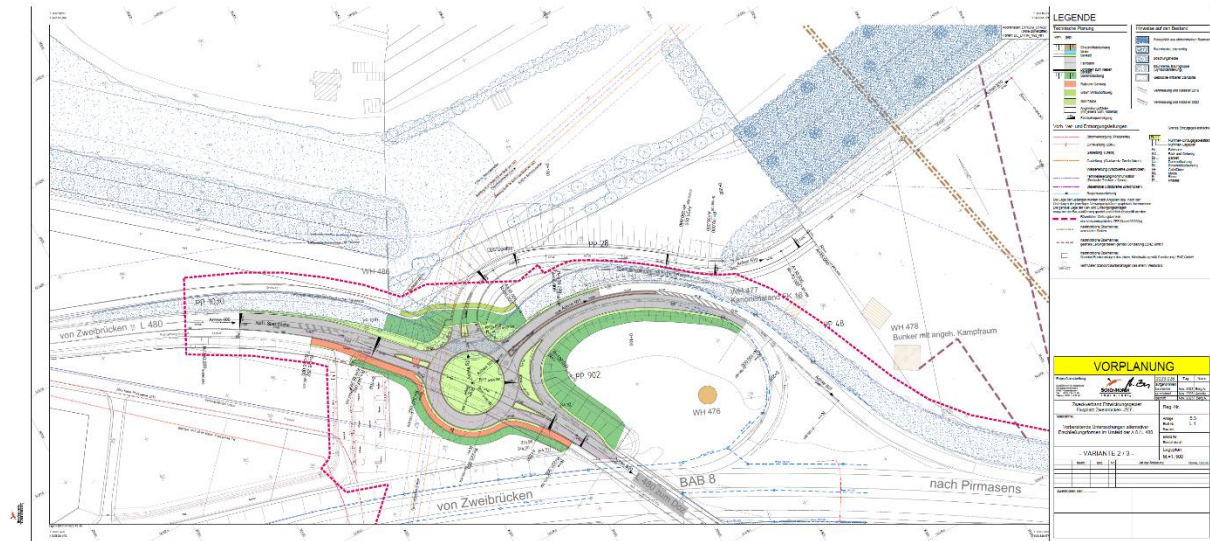


Abbildung 16: KVP – neu: Abgrenzung des planfeststellungsersetzenden Teils des Bebauungsplans (gestrichelt rot) – Teilbereich NORD, Schönhofen Ingenieure, 07.10.2024

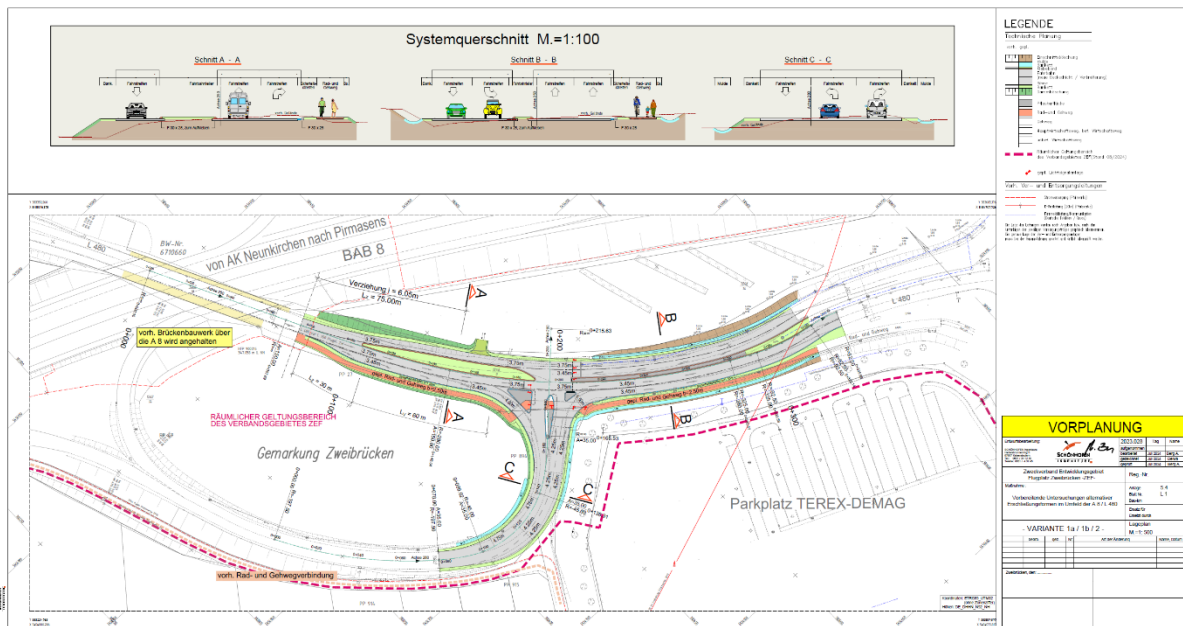


Abbildung 17: Anschlussknoten BAB 8/L480 – neu: Abgrenzung des planfeststellungsersetzenden Teils des Bebauungsplans (gestrichelt rot) – Teilbereich SÜD, Schönhofen Ingenieure, 07.10.2024

Der planfeststellungsersetzende Teil des im Parallelverfahren zu entwickelnden Bebauungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ ist mit seinen äußeren Grenzen (räumlicher Geltungsbereich gem. § 9 Abs. 7 BauGB) identisch. Die rot gestrichelte Linie grenzt im Weiteren zwischen den Bebauungsplaninhalten als „planfeststellungsersetzend“ und den sonstigen Inhalten – hier auch Verkehrsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB – ab.

Für den Nord-Knoten (Kreisverkehrsanlage) gilt: Alle baulichen Maßnahmen in ihrer räumlichen Ausprägung sind den planfeststellungsersetzenden Planteilen zugeordnet.



Dies ist im Lageplan „Süd“ ebenfalls als rote, gestrichelte Linie dargestellt und erfasst im Wesentlichen alle Bauflächen, die für den Umbau benötigt werden.

Dabei ist diese „fiktive Grenze“ eher großzügig zugunsten der „Planfeststellungsersetzung“ gehandhabt, da im vorliegenden Planstand insbesondere die höhenmäßige Abwicklung der Maßnahmeninhalte noch nicht beplant werden konnte.

Darüber hinaus ist in der Plandarstellung erkennbar, dass die Herstellung des neuen Kreisverkehrs durchaus innerhalb der räumlichen Grenze des Geltungsbereiches des B-Plans möglich ist. Zwar fehlt auch hierzu gegenwärtig noch die notwendige planerische Ausarbeitung (Höhenabwicklung), jedoch scheint die Anbindung des Gewerbegebietes „Truppacher Höhe“ in Form eines kurzen „Verkehrsasts“ möglich (vgl. Abbildung 16).

6.5 Anforderungen an die Abwägung bei einem projektbezogenen Angebotsbebauungsplan

Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Bei der Zusammenstellung und Bewertung des Abwägungsmaterials (§ 2 Abs. 3 BauGB) darf die plangebende Gemeinde bei der vorbereitenden Bauleitplanung (vorliegende 20. Teiländerung des Flächennutzungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“) und der verbindlichen Bauleitplanung (den im Parallelverfahren zu entwickelnde, gleichnamige Bebauungsplan) nicht allein das konkrete Vorhaben betrachten, welches Anlass zur Planung gegeben hat. Vielmehr muss sie zur Beurteilung, ob die Ausnutzung der Darstellungen (im Flächennutzungsplan) Festsetzungen (im Bebauungsplan) zu unzumutbaren Belastungen der Nachbarschaft führt, von der maximalen Ausnutzung der Festsetzungen des Bebauungsplans ausgehen.

Weiter muss sich der ZEF vergewissern, dass er unter Beachtung der sich aus den Planfestsetzungen ergebenden Beschränkungen sein Planungsziel der gewünschten Sicherung und Entwicklungsfähigkeit des Einzelhandelsstandortes erreichen kann.

6.6 Bestandteile der bauleitplanerischen Konzeption zum Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“

Zur Umsetzung dieser bauleitplanerischen Konzeption der Stadt Zweibrücken haben der ZEF und der Vorhabenträger VIA

- gem. § 15 Abs. 5 S. 3 ROG aufgrund der überörtlichen Bedeutung des Vorhabens die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bei der zuständigen Behörde mit Schreiben vom 15. März 2022 eingeleitet. In das Raumordnungsverfahren wurde das Zielabweichungsverfahren²⁶ nach § 8 Abs. 3 Landesplanungsgesetz (LPIG) Rheinland-Pfalz i. V. m. § 10 Abs. 6 LPIG zum Ziel Z 58 „städtebauliches Integrationsgebot“ LEP IV integriert.

Die Erweiterung des bestehenden Zweibrücken Fashion Outlet wurde in Verbindung mit dem Zielabweichungsbescheid vom 31.08.2023 als raumverträglich eingestuft. Zugleich bildet der Entscheid die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 1 Abs. 4 BauGB für die standörtliche Bauleitplanung für die

- Teiländerung des Flächennutzungsplans – Bereich „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ durch die Stadt Zweibrücken (kreisfrei)
- 46. Teiländerung des Flächennutzungsplans der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land

und die

²⁶ Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit integriertem Zielabweichungsverfahren zum Vorhaben „Erweiterung Zweibrücken Fashion Outlet“ gem. § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. § 17 Landesplanungsgesetz (LPIG) sowie gem. § 6 Abs. 2 ROG i.V.m. § 8 Abs. 3 LPIG



- Änderungsaufstellung des Bebauungsplans „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ durch den ZEF

ab (vgl. Kap. 5.1.3 und Kap. 5.1.4).

Im Planaufstellungsverfahren der Stadt Zweibrücken sind die Auswirkungen auf die Belange des Umweltschutzes zu prüfen. Die Umweltprüfung ist in die Verfahrensschritte der Bauleitplanung integriert. Sie ist als Regelverfahren für grundsätzlich alle Bauleitpläne ausgestaltet.

Nach den Bestimmungen des § 1 Abs. 6 Nr. 7 und des § 1a BauGB sowie des § 2 Abs. 4 und des § 2a BauGB sowie der Anlage zum BauGB sind die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege Gegenstand der Umweltprüfung, wobei die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen zu ermittelt und in einem Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten sind (Teil B der vorliegenden Begründung, vgl. Anlage IV).

Im Weiteren sind die von der Konzentrationswirkung des Bebauungsplans hinsichtlich seiner planfeststellungsersetzenden Teile nicht erfassten wasserrechtlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren gem. WHG zu führen (vgl. Abbildung 18).

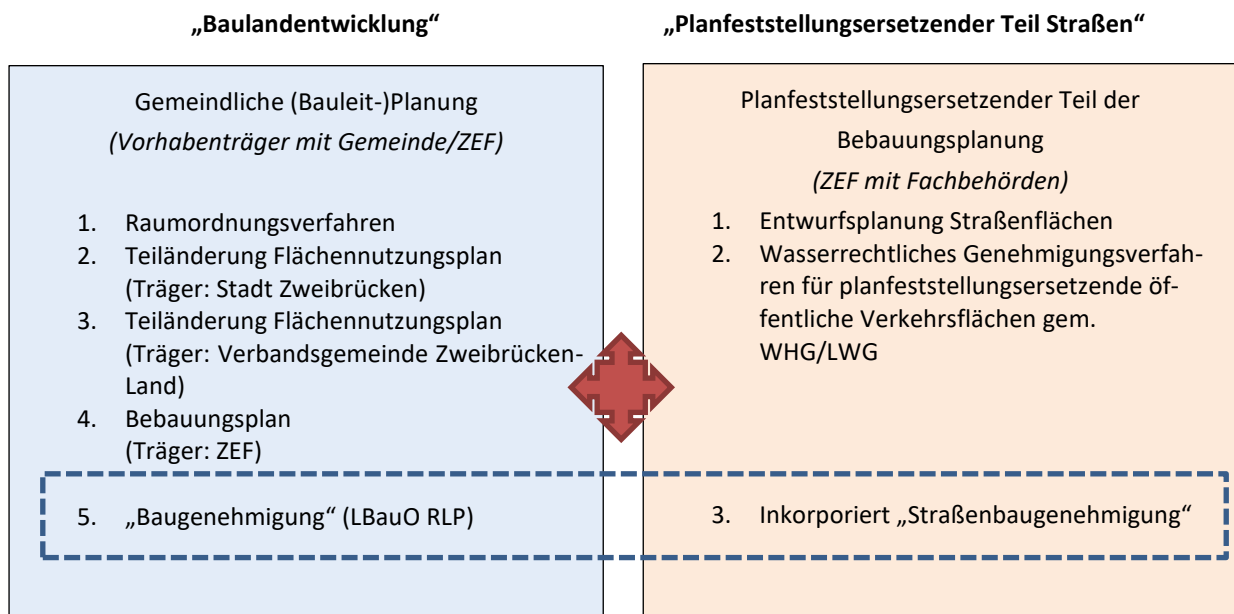


Abbildung 18: Übersicht der bauplanungsrechtlichen und der wasserrechtlichen Zulassungsverfahren.



7 Wesentliche Belange und Auswirkungen der Planung

Der Plangeber verfolgt für das Plangebiet das in Kap. 2 und in Kap. 6 dargelegte Städtebauliche Konzept gem. § 1 Abs. 3 BauGB. Er hat hierzu in Abstimmung mit der Stadt Zweibrücken und dem Vorhabenträger VIA eine Vielzahl von Fachgutachten auf den Weg gebracht (vgl. Kap. 7 und Kap. VI), deren Ergebnisse er berücksichtigt und mit Blick auf Regelungsbedarfe seiner Bauleitplanung dort – wo geboten – zu Grunde legt.

Nachfolgend werden die durch Fachgutachten ermittelten wesentlichen Aussagen der Planung dargelegt. Diese wurden auf Ebene der im Parallelverfahren durchzuführenden formellen Bauleitplanung erarbeitet und dienen gleichermaßen als Ermittlungs- und Bewertungsgrundlage für die Berücksichtigung der Belange nach § 1 Abs. 6 BauGB im vorliegenden Flächennutzungsplanverfahren.

Insoweit geht der Plangeber davon aus, sein städtebauliches Konzept unter nachvollziehender Auswertung der dazu beigebrachten Fachgutachten hinreichend beschreiben und in den auf der Ebene der Bauleitplanung zu berücksichtigenden Auswirkungen bewerten zu können.

Der Plangeber genügt damit § 2a BauGB, demzufolge er im Aufstellungsverfahren dem Entwurf des Bauleitplans diese Begründung beifügt, in der entsprechend dem Stand des Verfahrens

1. die Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen des Bauleitplans (vgl. Kap. 1 und Kap. 7) und
2. in dem Umweltbericht nach der Anlage 1 zu diesem Gesetzbuch die auf Grund der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes (Teil B der vorliegenden Begründung, vgl. Kap. IV)

darzulegen sind.

Gemäß § 2 Abs. 4 i.V.m. § 2a BauGB erfolgt die Prüfung der Umweltbelange im Zuge der bauleitplanerischen Aufstellungsverfahren in der Systematik der Anlage 1 zum BauGB und wird im Umweltbericht als gesonderter Teil B der Begründung (vgl. Kap. IV) dargelegt. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung (vgl. Kap. 0) zu berücksichtigen.

Insbesondere die Umweltbelange Boden, Wasser, Klima / Luft, Natur- und Artenschutz, Immissionschutz, Luftreinhaltung, Orts- und Landschaftsbild und Schutzgut Mensch bilden die für das Planvorhaben maßgeblichen Vorgaben in Bezug auf die rechtliche Umsetzung der Bauleitplanung. Der kommunale Planungsansatz zielt darauf, die betroffenen Schutzgüter möglichst gering und in jedem Fall nur verträglich zu berühren.

Nachfolgende Gutachten sind zum jetzigen Zeitpunkt Grundlage dieses Planaufstellungsverfahrens:

Einzelhandel (vgl. Kap. 7.1):

- Junker + Kruse Stadtforschung und Planung (März 2020), Einzelhandelskonzept für die Stadt Zweibrücken, Dortmund (Anlage 1).
- Junker + Kruse Stadtforschung und Planung (März 2020): Sortimentsliste für die Stadt Zweibrücken (2020) (Anlage 2).
- Junker + Kruse Stadtforschung und Planung (März 2023), Erweiterung des Fashion Outlet Centers in der Stadt Zweibrücken. Plausibilitätsprüfung der vorgelegten Bewertung und Kommentierung der eingegangenen Stellungnahmen durch ecostra (03/2023) im Auftrag der Stadt Zweibrücken (Anlage 3).
- ecostra (September 2019), städtebaulich und raumordnerisch orientierte Auswirkungsanalyse zur geplanten Flächenerweiterung des "Zweibrücken Fashion Outlet" (ZFO), Wiesbaden (Anlage 4).
- ecostra (Oktober 2020), Fachliche Herleitung und ergänzende Erläuterungen zu der sog. "Korridorsperre" zur Absicherung der städtebaulichen und raumordnerischen Verträglichkeit der geplanten Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet, Wiesbaden (Anlage 5).



- ecostra (Januar 2021), Fachgutachterliche Stellungnahme zu den möglichen Auswirkungen der geplanten Erweiterung des ZFO in der modellhaften Annahme eines überhöhten Umsatzanteils aus dem Naheinzugsgebiet (Zone I) des Zweibrücken Fashion Outlet (ZFO) in der Stadt Zweibrücken, Wiesbaden (Anlage 6).
- ecostra (Mai 2021), Analyse der in ausgewählten Städten und Gemeinden des mittleren Einzugsgebietes (Zone II) möglichen städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen durch die geplante Flächenerweiterung des "Zweibrücken Fashion Outlet" (ZFO) mit Überprüfung und Bewertung der Post-Covid-Situation und ggf. möglichen Veränderungen in ausgewählten Städten und Gemeinden des Naheinzugsgebiets (Zone I), Wiesbaden (Anlage 7).
- ecostra: Bewertung und Kommentierung der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und anderer Beteiligter zum Raumordnungsverfahren mit integriertem Zielabweichungsverfahren zur geplanten Verkaufsflächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet in Zweibrücken (SK Zweibrücken). Wiesbaden, 22.03.2023 (Anlage 8)
- ecostra: Fachgutachterliche Bewertung der im Rahmen des Widerspruchsverfahrens zum Zielabweichungsbescheid der SGD-Süd beim ZAV / ROV im Auftrag der Städte Homburg und Neunkirchen durch das Büro Markt und Standort vorgelegten Stellungnahme vom 12.12.2023. Genehmigungsverfahren zur geplanten Verkaufsflächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet in Zweibrücken (SK Zweibrücken). Wiesbaden, 05.04.2024 (Anlage 9)
- BBE Handelsberatung (Februar 2019), Einzelhandelskonzept für die Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land, Köln (Anlage 10).

Verkehrsbelange (vgl. Kap. 7.2):

- VERTEC (Dezember 2021), Verkehrsuntersuchung Erweiterung Fashion Outlet Center in Zweibrücken, Koblenz (Anlage 11).
- BRILON BONDZIO WEISER (September 2024), Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Anschlussstelle Contwig, Bochum (Anlage 12).
- SCHÖNHOFEN Beratende Ingenieure PartGmbH (7. Oktober 2024), Vorbereitende Untersuchungen alternativer Erschließungsformen im Umfeld der A 8 / L 480 Anschluss an innere Erschließung "Gewerbegebiet Truppacher Höhe", Kaiserslautern (Anlage 13).

Belange des Umweltschutzes (vgl. Kap. 0 und Kap. 7.9):

- L.A.U.B. Ingenieurgesellschaft mbH (September 2020),
 - Dokumentation über die Erfassungen 2020, zuletzt geändert 2022, Kaiserslautern, (Anlage 14 a),
 - aktualisierte Bestandserfassung der Biotoptypen 2024, Kaiserslautern (Anlage 14 b)
 - Dokumentation über die Recherche und Begutachtung von potenziellen Ersatzflächen für die Umsiedlung von Zauneidechsen 2022, Kaiserslautern (Anlage 14 c)
- Stahlhart-Faunistik (Dezember 2023), Abfang und Umsiedlung von Reptilien 2023 (Anlage 15).

Boden (vgl. Kap. 0):

- Ingenieurbüro Roth & Partner (Februar 2023), Baugrunderkundung und Gründungsberatung, (Anlage 16).

Nutzung erneuerbarer Energien (vgl. Kap. 7.4 und Kap. 7.10):

- LONGEVITY POWER Positiv Energy (April 2022), Detailed Solar PV Feasibility Assessment – Solar PV-Durchführbarkeitsbewertung Zweibrücken Fashion Outlet (Anlage 17).



Sachgerechter Umgang mit Abwässern (vgl. Kap. 7.6):

- ARCADIS (April 2023), Entwässerungsstudie (Anlage 18).

Immissionsschutz (vgl. Kap. 7.7):

- Lohmeyer GmbH (November 2022), Erweiterung Factory Outlet Center Zweibrücken Luftschadstoffe (Anlage 19).
- FIRU GfI (Oktober 2020), Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Erweiterung des ZFO Zweibrücken, Kaiserslautern (Anlage 20).

Wirtschaftsbelange (vgl. Kap. 7.8):

- iq Projektgesellschaft (Oktober 2020), Wirtschafts- und Tourismusstudie-Analyse der touristischen Bedeutung des Zweibrücken Fashion Outlet und der regionalwirtschaftlichen Effekte durch den Betrieb sowie durch die geplante Erweiterung, München (Anlage 21).

Eine zusammenfassende Darstellung erfolgt auch im Umweltbericht zum Bebauungsplan, Teil B dieser Begründung (vgl. Kap. IV und Anlage IV).

7.1 Einzelhandel

Der Bewertung der Auswirkungen des Planvorhabens liegt nachfolgende handelsgewerbliche Bestandssituation zugrunde, die in der Präambel zur Vorlage der ecostra-Untersuchungen aufgeführt sind (vgl. Kap. 7.1.1):

7.1.1 Präambel zur Vorlage der ecostra-Auswirkungsanalyse sowie ergänzender ecostra-Untersuchungen zur Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet im Rahmen des laufenden Genehmigungsverfahrens²⁷

Im Rahmen des laufenden Genehmigungsverfahrens zur Erweiterung der Zweibrücken Fashion Outlet (ZFO) beauftragte der Eigentümer und Betreiber des Objekts, VIA Outlets Zweibrücken B.V., die ecostra GmbH aus Wiesbaden Anfang des Jahres 2018 mit der Erstellung einer Auswirkungsanalyse, welche die wirtschaftsstrukturellen, städtebaulichen und raumordnerischen Wirkungen des Vorhabens bestimmen und bewerten sollte. In der Folge ergaben sich immer wieder noch weitere Fragestellungen, z.B. durch die spezifische bauplanungsrechtliche Situation am Standort oder durch eine mögliche Veränderung der Ausgangssituation aufgrund der überraschend eingetretenen Corona-Pandemie. Zudem machte das über mehrere Jahre andauernde Verfahren eine Aktualisierung der erfassten Bestands- und Leistungsdaten erforderlich.

Nachfolgend werden die von ecostra erarbeiteten Gutachten und Stellungnahmen und deren wesentlichen Ergebnisse in chronologischer Reihenfolge kurz vorgestellt.

1. ecostra: Städtebaulich und raumordnerisch orientierte Auswirkungsanalyse zur geplanten Flächenerweiterung des „Zweibrücken Fashion Outlet“ (ZFO) in der kreisfreien Stadt Zweibrücken. Wiesbaden, 16.09.2019 (vgl. Anlage 4)

Diese Untersuchung bildet die erste und wesentliche Bewertungs- und Entscheidungsgrundlage für das Verfahren. Hierzu wurde von ecostra u.a. im Juni und Juli 2018 eine Bestandsaufnahme des gesamten Einzelhandels in sämtlichen höherrangigen zentralen Orten – d.h. Ober- und Mittelzentren – innerhalb eines Raumes von ca. 30 PKW-Fahrminuten um das ZFO durchgeführt; die entsprechenden Daten wurden detailliert für einzelne Warengruppen ebenso wie auch für relevante Zentralen Versorgungsbereiche innerhalb der Städte aufbereitet. Der Einzelhandel in sämtlichen Grundzentren in diesem Raum wurde im Rahmen einer qualifizierten Vor-Ort-Begehung durch ecostra erfasst und bewertet. Diese Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass die geplante ZFO-Erweiterung wirtschaftsstrukturell, städte-

²⁷ Präambel verfasst von ecostra GmbH, Wirtschafts-, Standort- und Strategieberatung in Europa. August 2024



baulich und raumordnerisch als verträglich einzustufen ist. Die im Rahmen dieser Untersuchung ermittelten Umsatzumverteilungsquoten gegenüber den Städten und Innenstädten im Untersuchungsgebiet bewegen sich in den Segmenten Bekleidung (inkl. Sportbekleidung) sowie den sonstigen projektrelevanten Sortimenten auf einem relativ niedrigen Niveau. Im Sortimentsbereich Schuhe & Lederwaren liegt die Umsatzumverteilungsquote insbesondere im Oberzentrum Saarbrücken mit ca. 5,4 % für die Innenstadt höher, aber immer noch weit unterhalb eines relevanten Anhaltswertes, ab den wesentlichen negativen Wirkungen auf Aspekte des Städtebaus und der Raumordnung ggf. anzunehmen sind. Auch hier sind somit keine Einschränkungen im Angebotsmix oder in den städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten zu erwarten.

2. ecostra: Fachliche Herleitung und ergänzende Erläuterungen zu der sog. „Korridorsperre“ zur Absicherung der städtebaulichen und raumordnerischen Verträglichkeit der geplanten Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet. Wiesbaden, 02.10.2020 (vgl. Anlage 5)

Im B-Plan für das bestehende ZFO sind zwar diverse Festsetzungen zu den zulässigen Warengruppen und den Produkteigenschaften enthalten, eine flächenmäßige Begrenzung – abgesehen von der Gesamtverkaufsfläche des Centers auf maximal 21.000 m² – wurde für die einzelnen zulässigen Warengruppen bzw. Sortimente aber nicht vorgenommen. Die entsprechenden Auflagen wurden durch den Betreiber auch in den Mietverträgen der einzelnen Mieter fixiert, um die Einhaltung der Vorgaben sicherzustellen. Diese Mietverträge haben teilweise noch Laufzeiten von mehreren Jahren, so dass eine Umstellung bei Bestandsmietern auf ggf. veränderte oder neu gefasste Vorgaben erst sukzessive und in der längerfristigen Perspektive möglich ist, wenn Verlängerungen der Mietverträge anstehen. Planerisch war somit eine Überplanung des gesamten ZFO-Areals – d.h. Bestand und geplante Erweiterung – und Zusammenfassung in einem Sondergebiet nicht möglich, sondern es war erforderlich, für die geplante Erweiterung des ZFO ein zweites Sondergebiet, neben dem bereits bestehenden Sondergebiet des Bestandsobjektes, zu schaffen. Aus dieser Konstellation von zwei unmittelbar benachbarten Sondergebieten mit unterschiedlichen Festsetzungen ergab sich nun die Problematik, dass im SO-Gebiet des bestehenden ZFO Warengattungen zulässig sind, welche auch im SO-Gebiet der Erweiterung zulässig sein sollten, im SO-Gebiet des Bestandsobjektes aber keinen flächenmäßigen Beschränkungen (abgesehen von der Gesamtverkaufsfläche von 21.000 m²) unterliegen. Gleichzeitig sind im SO-Gebiet für die Erweiterung bezogen auf die auch im SO-Gebiet für das Bestandsobjekt zulässigen Warengattungen aber flächenmäßige Festsetzungen geplant, während Warengattungen zulässig sind, welche im SO-Gebiet des Bestandes nicht angeboten werden dürfen. Somit wäre es grundsätzlich denkbar, dass in der Vermietung des Centers nach der Erweiterung immer auf jenes SO-Gebiet ausgewichen wird, welches die entsprechenden Möglichkeiten zulässt. Die für das SO-Gebiet der Erweiterung geplante Festsetzung von detaillierten maximalen Verkaufsflächengrößen auf Ebene einzelner Warengruppen könnte so problemlos unterlaufen werden. Im Extremfall wäre es z.B. bei Heimtextilien möglich, neben den im SO-Gebiet der Erweiterung vorgesehenen max. 400 m² VK im SO-Gebiet des Bestandsobjektes weitere 21.000 m² VK – und somit in Summe 21.400 m² VK im Standortbereich – zu realisieren, auch wenn dies aus fachlicher Sicht allen Erfahrungen mit dem erforderlichen Branchenmix bei Outlet Centern zuwiderlaufen würde.

Die ecostra-Auswirkungsanalyse 2019 war auf Grundlage des aktuellen Branchenmix des bestehenden ZFO davon ausgegangen, dass für die Erweiterungsfläche u.a. detaillierte Festsetzungen zu den zulässigen Warengruppen und deren maximal mögliche Verkaufsflächengröße getroffen werden. Um sicherzustellen, dass die in der ecostra-Auswirkungsanalyse getroffenen Feststellungen zur städtebaulichen und raumordnerischen Verträglichkeit des Vorhabens auch unter den gegebenen bauplanungsrechtlichen Bedingungen am Standort zutreffen, war es erforderlich, das Modell der sog. „Korridorsperre“ zu entwickeln. Diese „Korridorsperre“ basiert u.a. auf empirischen Erkenntnissen zum tatsächlichen Branchenmix bei Outlet Centern, wobei v.a. solche Beispiele herangezogen wurden, bei denen auf detaillierte Festsetzungen für einzelne Warengruppen verzichtet wurde und diese Center entsprechend frei in der Gestaltung ihres Branchenmix sind. Im Ergebnis konnte der Nachweis geführt werden, dass alle diese Outlet Center – von meist nur geringen Schwankungen abgesehen – eine weitgehend ähnliche Flächen- und Sortimentskonzeption zeigen. Gleichzeitig wurde deutlich, dass auch jene Vergleichscenter, die aufgrund von B-Plan-Festsetzungen bzw. den Vorgaben städtebaulicher Verträge entsprechenden Einschränkungen unterliegen, sich von diesem Branchenmix nicht sehr weit entfernen. Insofern



kann davon ausgegangen werden, dass es innerhalb von gewissen, eher engen Schwankungsbreiten eine Art „idealtypischen Branchen-mix“ von Outlet Centern gibt und somit – selbst losgelöst von möglichen B-Plan-Beschränkungen – bei einem professionellen und erfahrenen Betreiber mit großer Prognosesicherheit eine bereits im Voraus weitgehend genau bestimmbare Flächen- und Nutzungskonzeption erwartet werden kann.

Vor dem Hintergrund der gewonnenen Erkenntnisse wurde ein rechnerisches Modell entwickelt, das es ermöglicht, sukzessive mit dem Auslaufen bestehender Mietverträge im Bereich des ZFO-Bestandes und deren dann folgende Erneuerung und bauplanungsrechtliche Anpassung eine gleichzeitig schrittweise Umsetzung von neuen Flächen im Bereich der ZFO-Erweiterung dahingehend zu steuern, dass aus fachlicher Sicht weder durch die geplante Erweiterung noch durch ein verändertes gesamtes ZFO (Bestand & Erweiterung) Auswirkungen auf Aspekte des Städtebaus und der Raumordnung entstehen können, welche nicht auch in der ecostra-Auswirkungsanalyse abgebildet wurden.

3. ecostra: Fachgutachterliche Stellungnahme zu den möglichen Auswirkungen der geplanten Erweiterung des ZFO in der modellhaften Annahme eines überhöhten Umsatzanteils aus dem Naheinzugsgebiet (Zone I) des Zweibrücken Fashion Outlet (ZFO) in der Stadt Zweibrücken. Anlage zu der am 16.09.2019 vorgelegten ecostra-Auswirkungsanalyse zur geplanten Erweiterung des ZFO. Wiesbaden, 11.01.2021 (Anlage 6)

Diese ergänzende Untersuchung wurde auf Anregung der Stadt Zweibrücken erstellt, welche den in der ecostra-Auswirkungsanalyse 2019 ausgewiesenen Umsatzanteil des erweiterten ZFO mit Kunden aus der Zone I (Naheinzugsgebiet) in Höhe von ca. 19 % kritisch hinterfragte. Hier wurde von Vertretern der Stadt argumentiert, dass andere Outlet Center mit Kunden aus einem solchen Nahbereich höhere Umsatzanteile generieren würden. Allerdings begründet sich der von ecostra ermittelte Umsatzanteil von ca. 19 % aus der Zone I im Falle des ZFO insbesondere aus den spezifischen Siedlungsstrukturen im näheren und weiteren Umfeld des ZFO, wobei der Einwohneranteil in diesem Naheinzugsgebiet – auch im Vergleich mit anderen Outlet Centern – sehr niedrig ist. Dies ist aus fachlicher Sicht zwingend zu beachten, wobei eine einfache Übertragung von Werten zur räumlichen Besucherherkunft von einem Center auf ein anderes nicht möglich ist, da sich eben diese Siedlungsstrukturen (wie auch die Wettbewerbssituation) fast immer mehr oder weniger deutlich unterscheiden. Unabhängig von der in der ecostra-Auswirkungsanalyse erfolgten, fachlich fundierten und an den konkreten Gegebenheiten der Standort- und Marktsituation ausgerichteten Analyse der räumlichen Umsatzherkunft des Planobjektes wurde im Rahmen dieser Stellungnahme eine Modellrechnung dahingehend durchgeführt, wie sich ein theoretisch höherer Umsatzanteil mit Kunden aus dem Naheinzugsgebiet des erweiterten ZFO auf den Einzelhandel in den betroffenen Städten und Gemeinden auswirken würde. Für diese Modellrechnung wurde der Umsatzanteil des ZFO aus der Zone I von bislang ca. 19 % auf ca. 25 % erhöht. Im Ergebnis konnte gezeigt werden, dass in diesem – wenngleich aus fachlicher Sicht auch unrealistischen – Szenario sich zwar mehr oder weniger stark gestiegene Umsatzumverteilungen gegenüber den zentralen Orten in der Zone I ergeben, sich aus den so ermittelten Umsatzumverteilungsquoten jedoch auch in dieser Modellrechnung keine wesentlich negativen Auswirkungen auf Aspekte des Städtebaus und der Raumordnung ableiten lassen. Somit wäre die ZFO-Erweiterungsplanung auch dann als verträglich zu bewerten, wenn – wie modellhaft durchgeführt – der Umsatzanteil mit Kunden aus der Zone I im gegenständlichen Fall nicht ca. 19 %, sondern ca. 25 % betragen würde

4. ecostra: Analyse der in ausgewählten Städten und Gemeinden des mittleren Einzugsgebietes (Zone II) möglichen städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen durch die geplante Flächenerweiterung des „Zweibrücken Fashion Outlet“ (ZFO) mit Überprüfung und Bewertung der Post-Covid-Situation und ggf. möglichen Veränderungen in ausgewählten Städten und Gemeinden des Naheinzugsgebietes (Zone I). Anlage zur ecostra-Auswirkungsanalyse vom 16.09.2019. Wiesbaden, 26.05.2021 (Anlage 7)

In der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens wurde von Seiten der Genehmigungsbehörden angeregt, den in der ecostra-Auswirkungsanalyse 2019 dargestellten wesentlichen Untersuchungsraum zu erweitern und auch die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf ausgewählte zentrale Orte im mittleren Einzugsgebiet (Zone II) zu untersuchen. Hier wurden dann Kaiserlautern, Landau in der Pfalz



und St. Wendel einbezogen und von ecostra-Mitarbeitern im September / Oktober 2020 bzw. im März 2021 der gesamte Einzelhandel dieser zentralen Orte erhoben und bewertet.

Unmittelbar darauf erfolgte im April 2021 in der Form einer qualitativen Vor-Ort-Begehung ein Update für die in der Zone I gelegenen zentralen Orte Neunkirchen, Homburg, Primasens und Blieskastel, welches darauf ausgerichtet war, mögliche Veränderungen im Einzelhandelsbestand u.a. durch die Corona-Pandemie zu erfassen, welche seit der Ersterhebung Mitte 2018 ggf. eingetreten waren. Hierzu wurde der projektrelevante Einzelhandel in den Innenstädten der genannten Städte in der Zone I überprüft, qualitativ bewertet und mit den Daten aus dem Jahr 2018 abgeglichen. Im Ergebnis zeigte sich, dass sich die Wettbewerbswirkungen der ZFO-Erweiterungsplanung bezogen auf die untersuchten Städte und Gemeinden in der Zone II in einer so geringen Größe bewegen, dass nachteilige Effekte auf Wirtschaftsstruktur, Städtebau und Raumordnung eindeutig auszuschließen sind.

Die Überprüfung und Aktualisierung der Situation in den ZVBs der zentralen Orte in der Zone I unmittelbar nach dem Auslaufen der Corona-Pandemie führte zur Erkenntnis, dass dort seit der Bestandserhebung für die ecostra-Auswirkungsanalyse ein mehr oder weniger ausgeprägter Angebotsrückgang im projektrelevanten Sortimentsbereich festzustellen ist. Allerdings führt dieser an keiner Stelle dazu, dass gegenüber der ecostra-Studie 2019 eine wesentliche Veränderung der Kaufkraftströme im Raum zu erwarten wäre. Da offensichtlich die zugkräftigen und markenorientierten Anbieter, mit denen die intensivsten Wettbewerbsverflechtungen mit dem ZFO bestehen, in den meisten Fällen weiterhin existent sind, ist hier von keinen wesentlichen Veränderungen auszugehen. Da zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie 2021 noch offen war, ob eine Fortsetzung der Infektionsschutzmaßnahmen bzw. sogar weitere Lockdowns erforderlich sein werden, wurde von ecostra angemerkt, dass es für eine abschließende Bewertung der pandemiebedingten Veränderungen in den Angebotsstrukturen ggf. noch etwas zu früh sein könnte.

5. ecostra: Bewertung und Kommentierung der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und anderer Beteiligter zum Raumordnungsverfahren mit integriertem Zielabweichungsverfahren zur geplanten Verkaufsflächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet in Zweibrücken (SK Zweibrücken). Wiesbaden, 22.03.2023 (Anlage 8)

Im März 2022 hatte die für das Raumordnungsverfahren mit integriertem Zielabweichungsverfahren zuständige Behörde, die Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (SGD-Süd), den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) die zur gegenständlichen ZFO-Erweiterungsplanung erstellten Gutachten und Unterlagen zur Verfügung gestellt und um Stellungnahme gebeten. In der vorliegenden Untersuchung werden die eingegangenen Stellungnahmen der TÖB, teilweise auch ergänzt durch vorgelegte eigenständige gutachterliche Ausarbeitungen, aus fachlicher Sicht überprüft und bewertet. Bei den im Auftrag der Städte Homburg, Neunkirchen und Pirmasens erstellten Gutachten konnten weitestgehend sämtliche Kritikpunkte zurückgewiesen werden. Auch die sonstigen Einwendungen und Kritikpunkte der TÖB konnten durch ecostra detailliert entkräftet werden. Hierzu wurde jedes vorgetragene Argument einzeln aufgegriffen und behandelt. Da viele Einwander die von ecostra in der Auswirkungsanalyse für das ZFO (Bestand und geplante Erweiterung) ermittelte Umsatzleistung als zu niedrig einschätzen, was immer an der Kennzahl der Flächenproduktivität (Umsatz / m² VK) festgemacht wurde, führte ecostra hilfsweise eine alternative Modellrechnung durch, welche die Wirkungen des Vorhabens aufzeigt, wenn eine deutlich höhere Flächenproduktivität angesetzt werden würde. Die Modellrechnung zeigte, dass bei ansonsten unveränderten Parametern sich keinerlei Hinweise ergeben, welche im gegenständlichen Fall auf ein Umschlagen von wettbewerblichen in städtebaulich oder raumordnerisch relevante Auswirkungen hindeuten würden.

6. ecostra: Fachgutachterliche Bewertung der im Rahmen des Widerspruchsverfahrens zum Zielabweichungsbescheid der SGD-Süd beim ZAV / ROV im Auftrag der Städte Homburg und Neunkirchen durch das Büro Markt und Standort vorgelegten Stellungnahme vom 12.12.2023. Genehmigungsverfahren zur geplanten Verkaufsflächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet in Zweibrücken (SK Zweibrücken). Wiesbaden, 05.04.2024 (Anlage 9)

Auf Grundlage u.a. der im Rahmen des Verfahrens eingereichten Unterlagen und Stellungnahmen entschied die SGD-Süd Ende August 2023, dass unter Beachtung bestimmter Maßgaben eine Erweiterung



des ZFO auf eine Gesamtverkaufsfläche von 29.500 m² als raumverträglich einzustufen ist. Gegen den entsprechenden Zielabweichungsbescheid legten die Städte Homburg, Saarbrücken und Neunkirchen Widerspruch ein.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die erneute Stellungnahme im Auftrag der Städte Homburg und Neunkirchen aus fachlicher Sicht nicht geeignet ist, die Aussagen und Ergebnisse der ecostra-Auswirkungsanalyse vom September 2019 in irgendeiner Weise zu widerlegen.

7.1.2 Ausgangslage

Es ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger, die VIA Outlets Zweibrücken B.V., ecostra zwischenzeitlich ebenfalls damit beauftragt hat, zum anstehenden Bauleitplanverfahren eine nochmalige Aktualisierung der Grundlagendaten (u.a. Bevölkerung im Einzugsgebiet, Kaufkraftpotenziale) sowie eine ggf. erforderliche Neuberechnung und Untersuchung der Kaufkraftströme für das Vorhaben durchzuführen. Dabei wird der Einzelhandel in den Innenstädten aller in der ecostra-Auswirkungsanalyse 2019 untersuchten zentralen Orte nochmals vollständig erhoben und bewertet. Damit erfolgt auf Grundlage aktueller Marktdaten eine nochmalige Analyse und Bewertung der Erweiterungsplanung des ZFO.

Im Folgenden werden die zentralen Erkenntnisse der Auswirkungsanalysen wiedergegeben, die bereits für den Antrag der Stadt Zweibrücken vom 21.02.2022 auf Zielabweichung nach § 6 (2) Raumordnungsgesetz (ROG) i. V. m. §§ 8 (3) und 10 (6) Landesplanungsgesetz (LPlG) Rheinland-Pfalz erarbeitet worden sind:

Im Rahmen der geplanten Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet wurde eine „städtebaulich und raumordnerisch orientierte Auswirkungsanalyse zur geplanten Flächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet (ZFO)“ durchgeführt. Diese Auswirkungsanalyse wurde durch die Analyse der in ausgewählten Städten und Gemeinden des mittleren Einzugsgebietes (Zone II) möglichen städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen durch die geplante Flächenerweiterung des "Zweibrücken Fashion Outlet" (ZFO) mit Überprüfung und Bewertung der Post-Covid-Situation und ggf. möglichen Veränderungen in ausgewählten Städten und Gemeinden des Naheinzugsgebietes (Zone I) ergänzt. Bei der Beurteilung des Vorhabens geht der Fachgutachter der Auswirkungsanalyse davon aus, dass eine Erweiterung des ZFO von ca. 8.500 m² Verkaufsfläche geplant ist, damit 40 bis 50 neue Outlet Stores eröffnet werden können. Das Zweibrücken Fashion Outlet verfügt über einen Angebotsmix aus typischen „FOC-Sortimenten“ und ist auch in Bezug auf die Markenvielfalt mit zahlreichen bekannten und internationalen Marken sehr gut ausgestattet. Das Center hat dementsprechend ein großräumiges Einzugsgebiet und lockt zahlreiche Kunden und Besucher aus dem benachbarten Ausland – insbesondere aus Frankreich – zu sich.

7.1.3 Einzugsgebiet und Bevölkerungspotenziale

Das Einzugsgebiet des Zweibrücken Fashion Outlet wurde gutachterlich für das Raumordnungsverfahren ermittelt (vgl. Anlage 4) und wird für das vorliegende Bauleitplanverfahren im weiteren Verlauf aktualisiert.

„Das Einzugsgebiet des Zweibrücken Fashion Outlet umfasst einen Raum, welcher innerhalb Deutschlands die gesamte Fläche des Saarlands und das südliche Rheinland-Pfalz sowie Grenzgebiete der benachbarten Bundesländer Baden-Württemberg und Hessen umfasst (vgl. Abbildung 19 und Abbildung 20). Außerhalb von Deutschland zählen zudem noch Teilgebiete der französischen Départements Moselle und Bas-Rhin sowie der Süden Luxemburgs zum Einzugsgebiet.

Das Einzugsgebiet wurde in drei Intensitätszonen einer abgestuften Kundenanbindung unterteilt. Das Einzugsgebiet des Zweibrücken Fashion Outlet weist eine Zahl von insgesamt ca. 5.788.675 Einwohnern auf.²⁸

²⁸ ecostra, 2019, vgl. Anlage 4.



„Hiervon entfallen:

- ca. 680.170 Einwohner = ca. 11,8 % auf die Zone I (Naheinzugsgebiet)
- ca. 1.328.565 Einwohner = ca. 22,9 % auf die Zone II (mittleres Einzugsgebiet)
- ca. 3.779.940 Einwohner = ca. 65,3 % auf die Zone III (Ferneinzugsgebiet)“

Damit entfallen ca. 2/3 des gesamten Einwohnerpotenzials auf das Ferneinzugsgebiet (Zone III), während das Nah- und das mittlere Einzugsgebiet deutlich geringere Einwohnerzahlen aufweisen (vgl. Abbildung 20).“²⁹

²⁹ Junker+Kruse, 2020, vgl. Anlage 1.

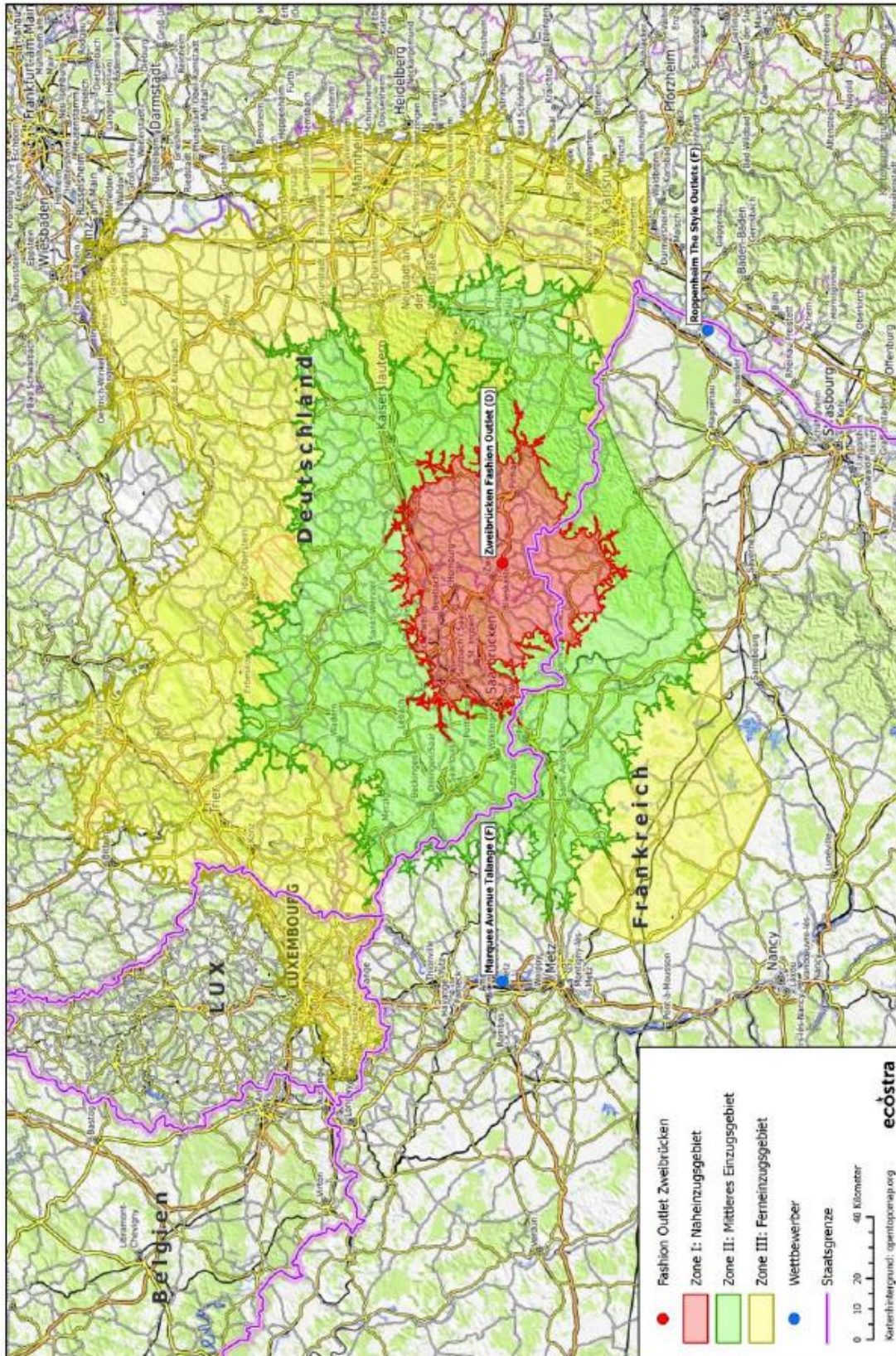


Abbildung 19: Einzugsgebiet für das Zweibrücken Fashion Outlet, ecostra, 2019 (vgl. Anlage 4).



Städte und Gemeinden in Landkreisen des Bundeslandes Rheinland-Pfalz:		
• Kaiserslautern, LK	• Kusel, LK	• Pirmasens, krfr. Stadt
• Südwestpfalz, LK	• Zweibrücken, krfr. Stadt	
Städte und Gemeinden in Landkreisen des Saarlandes:		
• Neunkirchen, LK	• Saarbrücken, Regionalverband	• Saarpfalz, LK
Städte und Gemeinden in den Arrondissements des frz. Départements Moselle:		
• Sarreguemines		
als Zone I (Naheinzugsgebiet)		ca. 680.170 Einwohner
Städte und Gemeinden in Landkreisen des Bundeslandes Rheinland-Pfalz:		
• Bad Dürkheim, LK	• Berncastel-Wittlich, LK	• Birkenfeld, LK
• Donnersberg, LK	• Gernersheim, LK	• Kaiserslautern, krfr. Stadt
• Kaiserslautern, LK	• Kusel, LK	• Landau, krfr. Stadt
• Neustadt, krfr. Stadt	• Südl. Weinstraße, LK	• Südwestpfalz, LK
• Trier-Saarburg, LK		
Städte und Gemeinden in Landkreisen des Saarlandes:		
• Merzig-Wadern, LK	• Saarbrücken, Regionalverband	• Neunkirchen, LK
• Saarlouis, LK	• St. Wendel, LK	
Städte und Gemeinden in den Arrondissements des frz. Départements Bas-Rhin:		
• Haguenau-Wissembourg	• Saverne	
Städte und Gemeinden in den Arrondissements des frz. Départements Moselle		
• Forbach-Boulay-Moselle	• Metz	• Sarrebourg-Château-Salins
• Sarreguemines	• Thionville	
als Zone II (mittleres Einzugsgebiet)		ca. 1.328.565 Einwohner
Zonen I + II insgesamt (Kerneinzugsgebiet)		ca. 2.008.735 Einwohner
Städte und Gemeinden in Landkreisen des Bundeslandes Rheinland-Pfalz:		
• Alzey-Worms, LK	• Bad Dürkheim, LK	• Bad Kreuznach, LK
• Berncastel-Wittlich, LK	• Birkenfeld, LK	• Bitburg-Prüm, LK
• Donnersberg, LK	• Frankenthal/Pfalz, krfr. Stadt	• Gernersheim, LK
• Kaiserslautern, LK	• Kusel, LK	• Ludwigshafen, krfr. Stadt
• Mainz, krfr. Stadt	• Mainz-Bingen, LK	• Rhein-Hunsrück, LK
• Rhein-Pfalz, LK	• Speyer, krfr. Stadt	• Südl. Weinstraße, LK
• Südwestpfalz, LK	• Trier, krfr. Stadt	• Trier-Saarburg, LK
• Vulkaneifel, LK	• Worms, krfr. Stadt	
Städte und Gemeinden in Landkreisen des Saarlandes:		
• Merzig-Wadern, LK		
Städte und Gemeinden in Landkreisen des Bundeslandes Baden-Württemberg:		
• Karlsruhe, LK	• Karlsruhe, krfr. Stadt	• Mannheim, krfr. Stadt
• Rhein-Neckar, LK		
Städte und Gemeinden in Landkreisen des Bundeslandes Hessen:		
• Bergstraße, LK	• Darmstadt-Dieburg, LK	• Groß-Gerau, LK
Städte und Gemeinden in den Arrondissements des frz. Départements Bas-Rhin:		
• Saverne		
Städte und Gemeinden in den Arrondissements des frz. Départements Moselle:		
• Forbach-Boulay-Moselle	• Metz	• Sarrebourg-Château-Salins
Städte und Gemeinden in den Kantonen des Staates Luxemburg:		
• Esch an der Alzette	• Grevenmacher	• Luxemburg
• Remich		
als Zone III (Ferneinzugsgebiet)		ca. 3.779.940 Einwohner
Zonen I - III (Einzugsgebiet insgesamt)		ca. 5.788.675 Einwohner

Abbildung 20: Einzugsgebiet Zweibrücken Fashion Outlet, ecostra, 2019 (vgl. Anlage 4).



7.1.4 Kaufkraft

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden generell die Grundlagendaten aktualisiert. Dabei wird der Einzelhandel in den Innenstädten aller in der ecostra-Auswirkungsanalyse 2019 (vgl. Anlage 4) untersuchten zentralen Orte nochmals vollständig erhoben und bewertet. Damit erfolgt auf Grundlage aktualisierter Marktdaten eine nochmalige Analyse und Bewertung der Erweiterungsplanung des ZFO.

7.1.5 Umsatzerwartung und Umsatzherkunft des Zweibrücken Fashion Outlet

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden generell die Grundlagendaten aktualisiert. Dabei wird der Einzelhandel in den Innenstädten aller in der ecostra-Auswirkungsanalyse 2019 (vgl. Anlage 4) untersuchten zentralen Orte nochmals vollständig erhoben und bewertet. Damit erfolgt auf Grundlage aktualisierter Marktdaten eine nochmalige Analyse und Bewertung der Erweiterungsplanung des ZFO.

7.1.6 Worst-Case-Ansatz:

Es handelt sich vor dem Hintergrund der konkreten Standort- und Marktbedingungen um einen absolut oberen Wertansatz. Da die Auswirkungsanalyse bereits im Jahr 2019 durchgeführt wurde, stellt dieser obere Wertansatz aber eine Umsatzerwartung dar, welche unter Corona-Bedingungen mit entsprechenden Einschränkungen im Einzelhandel für das ZFO kaum zu erreichen sein wird (vgl. Anlage 7).

Es wird, bezogen auf den zu erwartenden Umsatzabzug gegenüber dem betroffenen Bestand in der Zone I – III eine erneute Analyse zur Umsatzverteilung im weiteren Verfahren erarbeitet.

7.1.7 Mögliche Auswirkungen der geplanten Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet auf ausgewählte zentrale Orte im Naheinzugsgebiet (Zone I)

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden generell die Grundlagendaten aktualisiert. Dabei wird der Einzelhandel in den Innenstädten aller in der ecostra-Auswirkungsanalyse 2019 (vgl. Anlage 4) untersuchten zentralen Orte nochmals vollständig erhoben und bewertet. Damit erfolgt auf Grundlage aktualisierter Marktdaten eine nochmalige Analyse und Bewertung der Erweiterungsplanung des ZFO.

7.1.8 Mögliche Auswirkungen der geplanten Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet auf ausgewählte zentrale Orte im mittleren Einzugsgebiet (Zone II)

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden generell die Grundlagendaten aktualisiert. Dabei wird der Einzelhandel in den Innenstädten aller in der ecostra-Auswirkungsanalyse 2019 (vgl. Anlage 4) untersuchten zentralen Orte nochmals vollständig erhoben und bewertet. Damit erfolgt auf Grundlage aktualisierter Marktdaten eine nochmalige Analyse und Bewertung der Erweiterungsplanung des ZFO.

7.1.9 Auswirkungen auf die Nahversorgung

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden generell die Grundlagendaten aktualisiert. Dabei wird der Einzelhandel in den Innenstädten aller in der ecostra-Auswirkungsanalyse 2019 (vgl. Anlage 4) untersuchten zentralen Orte nochmals vollständig erhoben und bewertet. Damit erfolgt auf Grundlage aktualisierter Marktdaten eine nochmalige Analyse und Bewertung der Erweiterungsplanung des ZFO.

7.1.10 Mögliche Auswirkungen unter Ansatz der maximalen Verkaufsflächenkorridore in den einzelnen Sortimentsbereichen

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden generell die Grundlagendaten aktualisiert. Dabei wird der Einzelhandel in den Innenstädten aller in der ecostra-Auswirkungsanalyse 2019 (vgl. Anlage 4) untersuchten zentralen Orte nochmals vollständig erhoben und bewertet. Damit erfolgt auf Grundlage aktualisierter Marktdaten eine nochmalige Analyse und Bewertung der Erweiterungsplanung des ZFO.



7.1.11 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Insgesamt sind die zur geplanten Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet unter einer „worst-case“ – Betrachtung ermittelten Umsatzverteilungsquoten aus fachgutachterlicher Sicht auch unter den veränderten Bedingungen in der Folge der Corona-Pandemie als städtebaulich und raumordnerisch verträglich einzustufen. Das Planvorhaben ist auch unter den Annahmen der Modellrechnung – eines theoretisch möglichen Umsatzanteils von ca. 25 % mit Kunden aus der Zone I – und den hieraus resultierenden Wirkungen städtebaulich, raumordnerisch und wirtschaftsstrukturell aus fachgutachterlicher Sicht nach wie vor als verträglich zu bewerten.³⁰

Die Erweiterung des bestehenden Zweibrücken Fashion Outlet wurde in Verbindung mit dem Zielabweichungsbescheid vom 31.08.2023 als raumverträglich eingestuft (vgl. Kap. 5.1.3). Zugleich bildet der Entscheid die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 1 Abs. 4 BauGB für die standörtliche Bauleitplanung ab.

- Die geplante Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlets entspricht dem Ziel Z 57 („Zentralitätsgebot“) des LEP IV.
- Die geplante Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlets widerspricht dem Ziel Z 58 des LEP IV („städtebauliches Integrationsgebot“). Die Bauleitplanung kann nur dann rechtskonform erfolgen, wenn die Abweichung von dem entgegenstehenden raumordnerischen Ziel zugelassen wird.

Die Erweiterung des bestehenden Zweibrücken Fashion Outlet der Betreibergesellschaft VIA Outlets ist in Verbindung mit dem Zielabweichungsbescheid vom 31.08.2023 unter den folgenden Maßgaben als raumverträglich einzustufen:

1. Die Gesamtverkaufsfläche ist durch geeignete Festsetzungen in der Bauleitplanung auf maximal 29.500 m² zu begrenzen.
2. In den einzelnen Sortimentsgruppen des Kernsortiments sind die nachfolgenden maximalen Verkaufsflächen wie folgt festzuschreiben:
 - Bekleidung max. 22.000 m²
 - Sportbekleidung max. 500 m²
 - Schuhe & Lederwaren max. 4.200 m²
 - Sportschuhe max. 500 m²
3. Die Verkaufsfläche für das beantragte Randsortiment ist auf maximal 2.300 m² zu begrenzen, wobei die maximale Verkaufsfläche in den einzelnen innenstadtrelevanten Sortimentsgruppen 800 m² nicht überschreiten darf.
4. Die Zuordnung von Warensortimenten zum innenstadtrelevanten bzw. nicht innenstadtrelevanten Bereich richtet sich nach der gültigen Sortimentsliste des Einzelhandelskonzepts der Stadt Zweibrücken, Stand 2020.
5. Die Definition des Luxussortiments ist im Zuge der Bauleitplanung in einem städtebaulichen Vertrag festzulegen.

Die durch den raumordnerischen Bescheid legitimierte und durch die vorgenannten Untersuchungen belegten Ergebnisse erfüllen für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung hinreichende Plausibilität hinsichtlich einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB).

³⁰ ecostra, 2021, vgl. Anlage 7.



7.2 Verkehr

Für die Bauleitplanung ist der Verkehr bodenrechtlich relevant, soweit für Verkehrsanlagen und -einrichtungen Flächen dauerhaft in Anspruch genommen werden, die erforderlichenfalls nach § 5 Abs. 2 Nr. 3 bzw. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB in Bauleitplänen dargestellt bzw. festgesetzt werden müssen. Im Rahmen der Abwägung ist u.a. über die Dimensionierung von Verkehrsflächen zu entscheiden. Die §§ 30 ff. BauGB verlangen für die planungsrechtliche Zulässigkeit eines Bauvorhabens grundsätzlich eine gesicherte Erschließung. Im Kontext der Bauleitplanung und des Baurechts bedeutet "gesicherte Erschließung" nicht nur, dass eine bauliche Anlage über geeignete Verkehrswege zugänglich ist, sondern auch, dass diese Verkehrswege ausreichend leistungsfähig sind, um den durch das Bauvorhaben verursachten Mehrverkehr zu bewältigen. Dies kann unter Umständen auch bedeuten, dass bestehende Straßen ausgebaut oder neue Verkehrswege geschaffen werden müssen, um die erforderliche Leistungsfähigkeit sicherzustellen.

7.2.1 Ausgangslage

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt im Norden über die Landesstraße L 480 und im Osten die Europa Allee (L 700), die wiederum im weiteren Verlauf an die leistungsfähige Bundesautobahn A 8 angebunden sind (vgl. nachfolgende Abbildung 21).

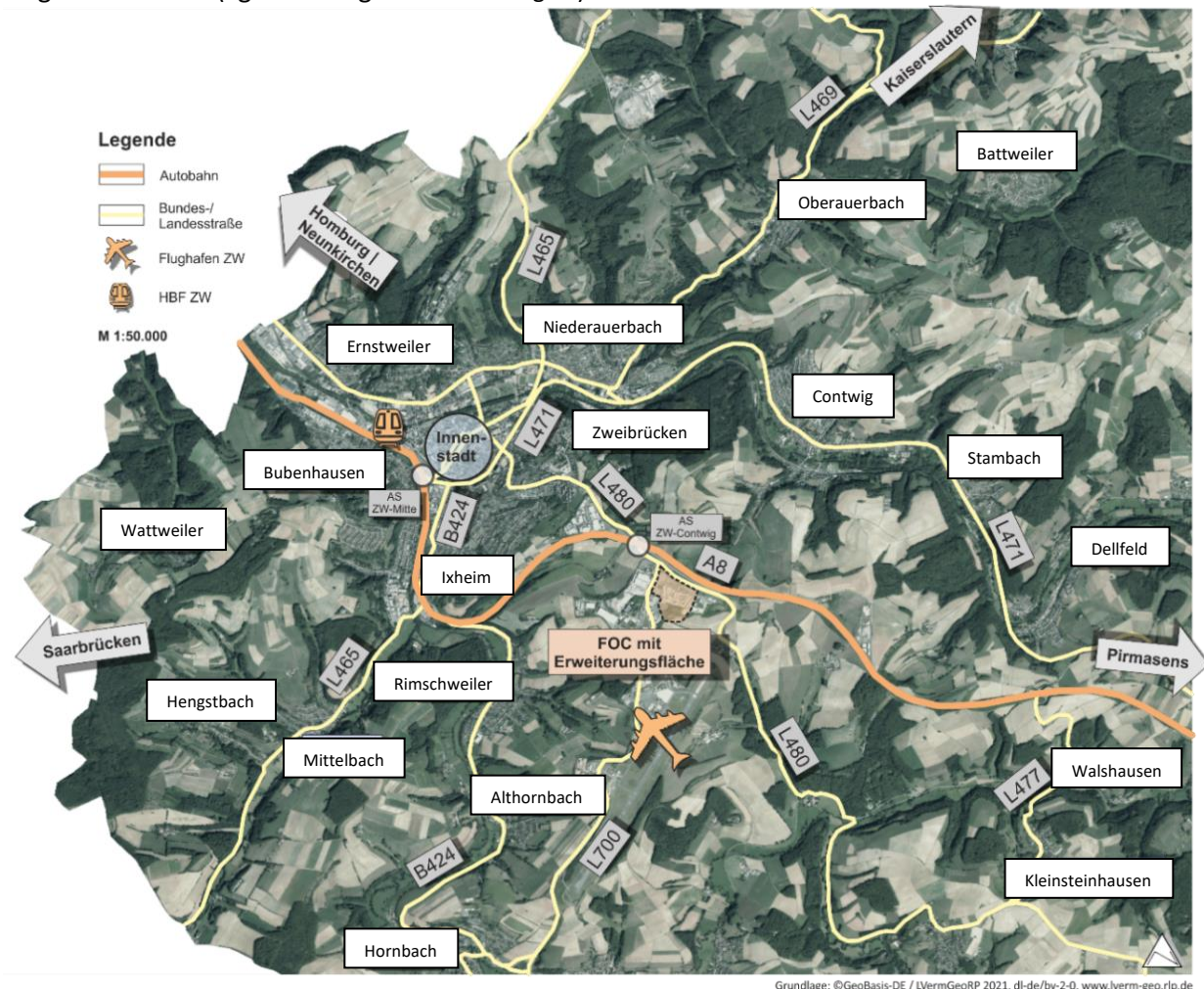


Abbildung 21: Verkehrliche Anbindung des Fashion Outlet Centers Zweibrücken (Eigene Darstellung)



Die innere Erschließung und Andienung der Parkflächen erfolgt im Norden durch den Londoner Bogen. Östlich und westlich flankieren die Barriestraße und der Prager Ring bzw. die Wiener Straße das ZFO, welche weitere Parkflächen erschließen.

Der zentralen Bereiche des Plangebiets, sprich die Einkaufs- und Aufenthaltsbereiche, sind verkehrsberuhigt und den Fußgängern vorbehalten. Im Planfall (vgl. Kap. 1.1 und Kap. 5) sollen südlich und westlich der Erweiterungsfläche ausreichende Parkmöglichkeiten für die vorgesehene Nutzungserweiterung geschaffen werden.

Damit einher geht die Ertüchtigung der bisherigen Erschließungssituation am Prager Ring, um zum einen die Mehrverkehr verträglich zu regeln und zum anderen gestalterisch einen repräsentativen Entree-Bereich zu schaffen.

Zweibrücken ist an die Bahnstrecke Landau–Rohrbach angebunden und über diese Strecke an den Rheinland-Pfalz-Takt angeschlossen. Stündlich hält in Zweibrücken Hauptbahnhof die Regionalbahnlinie 68 nach Saarbrücken bzw. nach Pirmasens mit Umsteigemöglichkeit in Pirmasens Nord nach Landau oder Kaiserslautern. Ein Bahnhaltelpunkt in direkter Nähe des Plangebietes existiert nicht.

Das ZFO wird von der Stadtbuslinie 226 angefahren. Die Buslinie verbindet das ZFO mit der Stadtmitte. Als Besonderheit ist hierbei der vom Zweibrücken Fashion Outlet nur ca. 2,4 km entfernte Flugplatz Zweibrücken anzuführen. Der Flugplatz Zweibrücken befindet sich ca. 4 km südöstlich der Stadt Zweibrücken und ist als deutscher Sonderlandeplatz klassifiziert.

Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet-Centers (ZFO)

Unter der Grundannahme, dass durch jedes neu errichtete Einzelhandelsobjekt bzw. jede Verkaufsflächenenerweiterung Mehrverkehre induziert werden, wurde bereits im Kontext des Raumordnungsverfahrens mit integriertem Zielabweichungsverfahren zur Erweiterung des Outlets eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Dabei ist grundsätzlich festzuhalten, dass nicht sämtliche Verkehre, die durch ein Einzelhandelsobjekt angezogen werden, auch originär neu erzeugt werden. Es kommt überwiegend zu einer Verlagerung bereits existenter Verkehre auf neue Standorte.³¹

Die Verkehrsuntersuchung des **Ingenieurbüros Vertec** (vgl. Anlage 11) von 2021 hat als begleitender Fachbeitrag zur Erweiterung des Outlets u.a. folgende Aufgabenstellung:

- Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse für einen sog. Normalwerktag und einen Spitzentag bezogen auf den Besucherverkehr des ZFO
- Lokale Strukturprognose aus vorhandenen Potenzialen bezogen auf das Untersuchungsgebiet
- Berechnung eines Prognose-Nullfalls 2030 (ohne Erweiterung ZFO)
- Verkehrserzeugungsrechnung für das Erweiterungsvorhaben des ZFO
- Berechnung des Prognose-Planfalls 2030 (inkl. Erweiterung ZFO)
- Beurteilung der Leistungsfähigkeit des angrenzenden Straßennetzes

Als Datengrundlage dienen detaillierte Verkehrserhebungen an Straßenquerschnitten und Knotenpunkten (vgl. Abbildung 22), welche im Zeitraum zwischen Anfang Juli 2021 und Mitte August 2021 an verschiedenen Tagen durchgeführt wurden.

Die Erhebungen wurden so ausgelegt, dass detailliertes Datenmaterial für verkehrsplanerische Modelle sowohl für einen Normalwerktag als auch für einen Spitzentag des ZFO als Grundlage zur Verfügung stehen.

Das Gutachten zieht im Wesentlichen nachstehende Schlussfolgerungen:

- Am **Normalwerktag** treten die höchsten Verkehrsstärken (Summe der einfahrenden Verkehrsströme) an den Knotenpunkten im Zuge der L480 (K1 – K5) auf. Sie stellen die Hauptverknüpfungspunkte im Untersuchungsgebiet dar. Das Verkehrsaufkommen an diesen Knotenpunkten liegt zwischen rd. 12.000 Kfz/d (K1-K2) und rd. 16.500 – 18.800 Kfz/d (K3-K5). Die Knotenpunkte im Verlauf

³¹ ecostra, 2019.



der L700 weisen Belastungen zwischen rd. 10.800 Kfz/d im Norden (K6) und rd. 5.000 Kfz/d im Süden (K11) aus.

Der Kreisverkehrsplatz L480 / K74 / Londoner Bogen stellt die HAUPTerschließung des ZFO dar und ist mit rd. 8.800 Kfz/d belastet. Die Knotenpunkte K13, K14 und K15 sind mit Belastungen von rd. 800 – 3.400 Kfz/d dagegen deutlich untergeordnet.

Das ZFO generiert am Normalwerktag (Corona-Einfluss bereinigt) ein Verkehrsaufkommen von rd. 4.200 Kfz/d jeweils im Quell- und Zielverkehr.

- Auch am **Spitzentag** (Samstag) treten die höchsten Verkehrsstärken innerhalb der Ferien an den Knotenpunkten im Zuge der L480 (K1 – K5) auf. Das Verkehrsaufkommen (Summe der einfahrenden Verkehrsströme) liegt zwischen rd. 7.800 – 8.300 Kfz/d (K1-K2) und rd. 13.900 – 18.000 Kfz/d (K3-K5). Die Knotenpunkte im Verlauf der L700 weisen Belastungen zwischen rd. 10.400 Kfz/d im Norden (K7) und rd. 5.000 Kfz/d im Süden (K11) aus. Die Belastungen nehmen im Verlauf der L700 in Nord-Süd-Richtung kontinuierlich ab.

Der Kreisverkehrsplatz L480 / K74 / Londoner Bogen als HAUPTerschließung des ZFO weist ein Verkehrsaufkommen von rd. 10.000 Kfz/d aus. Die Knotenpunkte K13, K14 und K15 sind mit Belastungen von zwischen rd. 1.100 – 3.300 Kfz/d deutlich untergeordnet.

Das Outlet generiert am Spitzentag (Corona-Einfluss bereinigt) ein Verkehrsaufkommen von rd. 6.400 Kfz/d jeweils im Quell- und Zielverkehr.

- Zusammengefasst kommt der Fachgutachter im Rahmen der Potenzialuntersuchung zu dem Ergebnis, dass das Verkehrsaufkommen des ZFO am **Normalwerktag** von rd. 4.150 Kfz/d um ca. 1.150 Kfz/d auf rd. 5.300 Kfz/d steigt (jeweils im Quell- und Zielverkehr).
- Für den **Spitzentag** (Samstag in den Ferien) steigt das Verkehrsaufkommen des ZFO von rd. 6.400 Kfz/d um ca. 1.700 Kfz/d auf rd. 8.100 Kfz/d (jeweils im Quell- und Zielverkehr).
- Durch die Erweiterung des ZFO entstehen sowohl am Normalwerktag als auch am Spitzentag vor allem im nördlichen Bereich der L700 und im Zuge der L480 im Bereich der Autobahnanschlussstelle Contwig (A8) deutliche Verkehrszunahmen. Am Normaltag liegen sie bei rd. 8-15 %. Am Spitzentag betragen die Verkehrszunahmen an den Querschnitten rd. 14 % (L480) – 27 % (L700).
- Im Differenzplan wird ersichtlich, dass an allen betrachteten Tagen der Großteil aller Verkehre Bezug zur Autobahn A8 in/aus Fahrtrichtung Saarland besitzt.
- Auch wenn im Erweiterungsbereich eine deutliche Anzahl an Stellplätzen entstehen soll, bleibt die Zufahrt über den Kreisverkehrsplatz L480 auch in der Zukunft die Hauptzufahrt zum Outlet.

Die Überprüfung der Kapazität und der Verkehrsqualität an den einzelnen Knotenpunkten erfolgte nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015, FGSV Köln). Dabei wurden jeweils die maßgebenden Spitzenstunden am Vormittag und Nachmittag betrachtet.

- Die Ergebnisse der Kapazitätsbetrachtungen zeigen auf, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen (P0 und P1 Normaltag und Spitzentag) an den Knotenpunkten K1, K2, K5 und K7-K15 leistungsfähig abgewickelt werden können und noch Kapazitätsreserven bestehen.
- Der Knotenpunkt K6 in der Zufahrt zu Tadano/Demag überschreitet in der maßgebenden werktäglichen Nachmittagsspitzenstunde seine Kapazität. Dies liegt an den hohen Wartezeiten der Linksbieger von Tadano in Richtung Autobahn. Aus verkehrlicher Sicht kann die Leistungsfähigkeit hier ohne Umbau aufrechterhalten werden, indem in der Zufahrt zur L700 ein Rechtsfahrgebot eingeführt wird, sodass alle Fahrzeuge in Richtung des KVP Prager Straße fahren und dort wenden können. Hierdurch wird die Kapazität gegenüber heute deutlich erhöht, sodass der Knoten leistungsfähig wird. Auch der KVP Prager Straße wird durch die zusätzlichen Wendefahrten in seiner Leistungsfähigkeit nicht beeinflusst.



- An den beiden Autobahnrampen der Anschlussstelle Contwig (K3 und K4) ist dagegen ein Umbau bzw. Ausbau der Knotenpunkte erforderlich, um das zukünftige Verkehrsaufkommen leistungsfähig abwickeln zu können. Die vorhandene Bau- und Betriebsform mit vorfahrtgeregelten Einmündungen bietet keine ausreichende Kapazität. Als Optimierungsmaßnahmen stehen die Signalisierung der Einmündungen oder der Bau von Kreisverkehren zur Auswahl.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung von VERTEC wurden die Berechnungen möglicher Signalisierungen auf Basis von Festzeitprogrammen für den jeweiligen Knotenpunkt durchgeführt.

Die Phasen- und Freigabezeiteinteilung erfolgte dabei rückstauoptimiert. Als Ergebnis zeigt sich, dass Überstauungen von benachbarten Knoten oder ein Rückstau auf die Autobahn vermieden werden. Die verkehrstechnischen Berechnungen weisen eine ausreichende Verkehrsqualität auf.

Weitergehende detaillierte Betrachtungen für signalisierte Knotenpunkte (LSA-Koordinierung, Ausbau zusätzlicher Fahrstreifen) waren allerdings noch kein Bestandteil der Verkehrsuntersuchung von VERTEC.

Sofern die beiden Knotenpunkte der Anschlussstelle Contwig zu Kreisverkehrsplätzen umgebaut werden, ist mit einer sehr guten Verkehrsqualität zu rechnen. Allerdings sind dafür einzelne Bypassfahrstreifen an den Kreiseln erforderlich.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist aufgrund der Ergebnisse des Leistungsfähigkeitsabschätzungen bezogen auf Kapazitätsreserven und Verkehrsfluss, der Umbau der Knotenpunkte K3 und K4 (AS Contwig) im Zuge der L480 in Kreisverkehrsplätze zu präferieren, wohlgleich eine Signalisierung ebenfalls leistungsfähig herzustellen ist.³²

³² Vertec, 2021, vgl. Anlage 11.

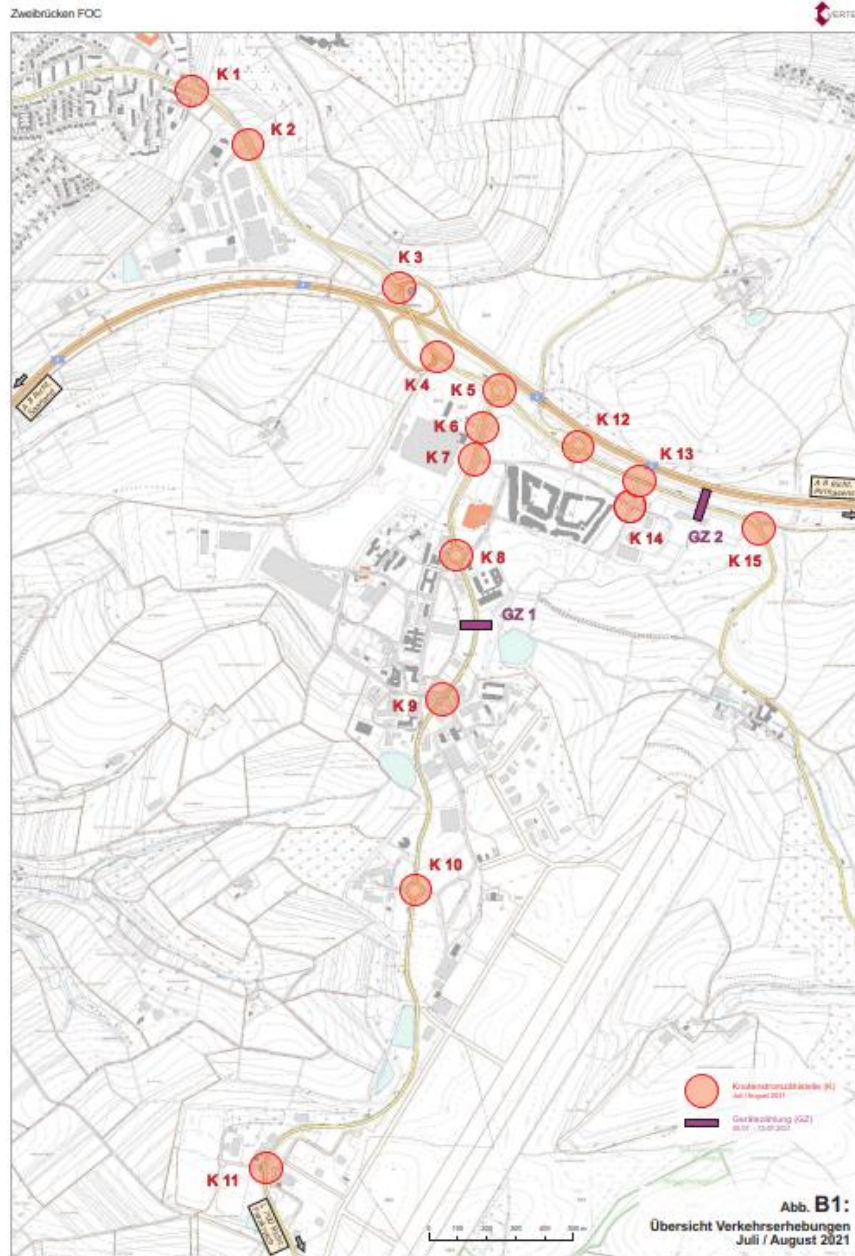


Abbildung 22: Übersicht Knotenpunkte, Verkehrsuntersuchung Vertec 2021, Anhang Abb. B1 gem. Anlage 11.

Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der AS Contwig A 8

Stufe 1

Bereits ohne Berücksichtigung einer Erweiterung des Zweibrücken-Fashion-Outlets (ZFO) kommt es an der A 8 im Bereich der Anschlussstelle Contwig häufig zu Verkehrsbehinderungen. Durch die benachbarten Gewerbegebiete und des ZFO treten sowohl werktags als auch bei Sonderveranstaltungen im ZFO zeitlich stark konzentrierte An- und Abreiseverkehre auf, die an den beiden Knotenpunkten der Anschlussstelle

- K3: L480 / A8 AS Contwig (Nordrampe)
- K4: L480 / A8 AS Contwig (Südrampe)



zeitweise die vorhandene Kapazität überschreiten. In ungünstigen Fällen treten dabei Rückstaus auf, die bis auf die Autobahn A 8 zurückreichen.

Die **Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft mbH (BBW)** wurde von der Autobahn GmbH des Bundes damit beauftragt, die vorhandenen Defizite an der AS Contwig im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung zu analysieren und darauf aufbauend Optimierungsmaßnahmen zu entwickeln, mit denen sowohl die heutige als auch die zukünftige Verkehrsnachfrage leistungsfähig und sicher abgewickelt werden kann (vgl. Anlage 12).

Hierbei ist berücksichtigen, dass das ZFO in den nächsten Jahren eine Erweiterung der Verkaufsfläche um etwa 8.500 m² plant (vgl. VERTEC).

Darüber hinaus befinden sich verschiedene Potentialflächen im Umfeld des ZFO und der Anschlussstelle Contwig, welche zukünftig gewerblich und industriell erschlossen werden sollen (vgl. VERTEC).

Aufgrund des geringen Knotenpunktabstandes der beiden Knotenpunkte der AS Contwig sowie des Turbokreises treten bereits heute gegenseitige Wechselwirkungen (Pulkbildung, Rückstaus) auf. Für eine realistische Beurteilung der zukünftigen Verkehrsabläufe wurde daher der Einsatz einer Mikrosimulation erforderlich. Mit der Mikrosimulation lassen sich die Wechselwirkungen benachbarter Knotenpunkte bereits in der Planung von Maßnahmen berücksichtigen.

Das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich ist durch die gewerblichen und industriellen Nutzungen des Gewerbegebietes, des Flughafens Zweibrücken sowie durch das Kundenaufkommen des ZFO geprägt. Erfahrungsgemäß treten die höchsten gewerblichen Verkehre an Werktagen auf. Hingegen treten die höchsten Kundenverkehre von Einzelhandelsnutzungen tendenziell an einem Samstag auf.

Im vorliegenden Fall finden im ZFO verschiedene Sonderveranstaltungen statt. Das höchste und verkehrlich maßgebende Kundenaufkommen stellt sich dabei an verkaufsoffenen Sonntagen ein, da das ZFO an diesen Sonntagen nur zwischen 13 und 18 Uhr geöffnet ist und der Kundenverkehr dadurch zeitlich sehr konzentriert auftritt.

Daher wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung zwei Belastungsfälle betrachtet:

- **Normalwerktag**

mit einer hohen Grundbelastung und einem mittleren Kundenaufkommen des ZFO

- **Verkaufsoffener Sonntag**

mit einer geringen Grundbelastung und einem sehr hohen Kundenaufkommen des ZFO

Das aktuelle Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet an einem Werktag (8. Juli 2021) konnte aus einer vorangegangenen Verkehrsuntersuchung „Erweiterung des Fashion Outlet Centers Zweibrücken“ (vgl. VERTEC) übernommen werden. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde ergänzend dazu eine aktuelle Verkehrszählung an einem verkaufsoffenen Sonntag (29. Mai 2022) durchgeführt.

Ein Abgleich mit den Kundenzahlen anderer Tage zeigte, dass an den beiden Zähltagen ein geringeres Kundenaufkommen im ZFO als üblich auftrat. Der werktägliche Zähltag (Vertec, Juli 2021) lag noch im Zeitraum, der durch Maßnahmen infolge der Corona-Pandemie (3G-Nachweis, Maskenpflicht) geprägt war. Der verkaufsoffene Sonntag (BBW, Mai 2022) war geprägt durch stark erhöhte Benzinpreise infolge der Kriegshandlungen in der Ukraine sowie einer für die Bevölkerung angespannten wirtschaftlichen Gesamtsituation (Inflation von knapp 10 %).

Zur Berücksichtigung eines belastbaren Analysefalls wurde das Verkehrsaufkommen, welches durch das ZFO induziert wird, um 50 % am Werktag und um 85 % am Sonntag angehoben.

Zur Beurteilung der zukünftigen Verkehrssituation erfolgte eine Verkehrsprognose (vgl. Abbildung 23) auf Basis der Verkehrsuntersuchung von VERTEC. Das Verkehrsaufkommen im Prognosefall setzt sich aus der heutigen Verkehrsnachfrage (Analysefall), dem Neuverkehr durch die geplante Erweiterung des ZFO und dem Neuverkehr aus der Entwicklung der lokalen Potenzialflächen zusammen.



Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung wurde das für einen Samstag abgeschätzte Neuverkehrsaufkommen der Potenzialflächen auch für einen Sonntag angenommen, auch wenn das Verkehrsaufkommen von Gewerbe- und Industriegebieten an Sonntagen in der Regel geringer ausfällt.

Auf Basis dieser hergeleiteten maßgebenden Analyse- und Prognosebelastungen erfolgte anschließend eine verkehrstechnische Variantenuntersuchung für die beiden Knotenpunkte der Autobahnanschlussstelle.

Aufgrund des geringen Knotenpunktabstandes der beiden Knotenpunkte der AS Contwig und des benachbarten Turbokreisverkehrs L 480 / L 700 treten je nach Verkehrsführung und Betriebsform gegenseitige Wechselwirkungen (Pulkbildung, Rückstaus) auf, die mit den Berechnungsverfahren aus dem HBS nicht berücksichtigt werden.

Die Herleitung der maßgebenden Wartezeiten und Rückstaulängen sowie die Prüfung der verkehrstechnischen Funktionsfähigkeit erfolgte daher mit Hilfe der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation.

Ergebnis Stufe 1:

Zur Optimierung der heutigen Verkehrssituation an der AS Contwig mit zeitweise auftretenden Rückstaus bis auf die Autobahn stellt die Einrichtung eines Rechtseinbiegegebotes von der südlichen Autobahnrampe (KP 4) in Richtung ZFO eine zielführende und kurzfristig umsetzbare Maßnahme dar.

Langfristig ist diese Maßnahme jedoch nicht ausreichend, um auch das zukünftige Verkehrsaufkommen im Prognosefall (inkl. Erweiterung des ZFO sowie Entwicklung der Potenzialflächen) leistungsfähig und sicher abzuwickeln.

Daher wird langfristig die **vollständige Signalisierung der beiden Knotenpunkte der AS Contwig** und der zweistreifige Ausbau der beiden Autobahnrampen **empfohlen**. Die geprüfte Verkehrsführung gewährleistet auch unter Berücksichtigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens (Entwicklung der Potenzialflächen und Erweiterung des ZFO) einen leistungsfähigen und sicheren Verkehrsablauf und bietet eine jederzeit ausreichende Verkehrsqualität (Stufe D und besser).

Stufe 2

Im Rahmen der planerischen Umsetzung des Ausbaus der Autobahnanschlussstellen durch die Autobahn GmbH des Bundes wurde in einer zweiten Bearbeitungsstufe die Verkehrsprognose für die L 480 im Bereich der AS Contwig aktualisiert. Mittlerweile lagen neuere Erkenntnisse zur Flächenentwicklung auf dem Areal „Truppacher Höhe“ vor.

Die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft mbH (BBW) wurde daher von der Autobahn GmbH sowie vom Zweckverband Zweibrücken mit einer Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der AS Contwig beauftragt.

Unter Berücksichtigung der bereits vorliegenden Untersuchungsergebnisse zur Erweiterung des ZFO (VERTEC 2021) sowie zur Optimierung der AS Contwig (BBW 2022) wurde bereits deutlich, dass die Erschließung des Areals „Truppacher Höhe“ sinnvollerweise nördlich der Autobahn an die L 480 angebunden wird und die beiden Kreisel am ZFO (VERTEC KP 5 und KP 12) nicht zusätzlich durch Verkehre der „Truppacher Höhe“ belastet werden.

Nach fachlicher Abstimmung mit den zuständigen Behörden (Autobahn GmbH, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz) wurde das Ingenieurbüro BBW mit einer Variantenuntersuchung im Bereich der AS Contwig beauftragt. Dabei wurden verschiedene Betriebsformen

- signalisierter Knotenpunkt
- vorfahrtgeregelter Kreisverkehr

an den beiden Anschlussstellen geprüft.



Ziel dieser Untersuchung war die Ableitung einer Handlungsempfehlung zum Ausbau der Knotenpunkte K3 und K4 (AS Contwig) unter Berücksichtigung einer aktualisierten Verkehrsprognose sowie unter Beachtung der vorhandenen Wechselwirkungen durch die Nachbarknotenpunkte.

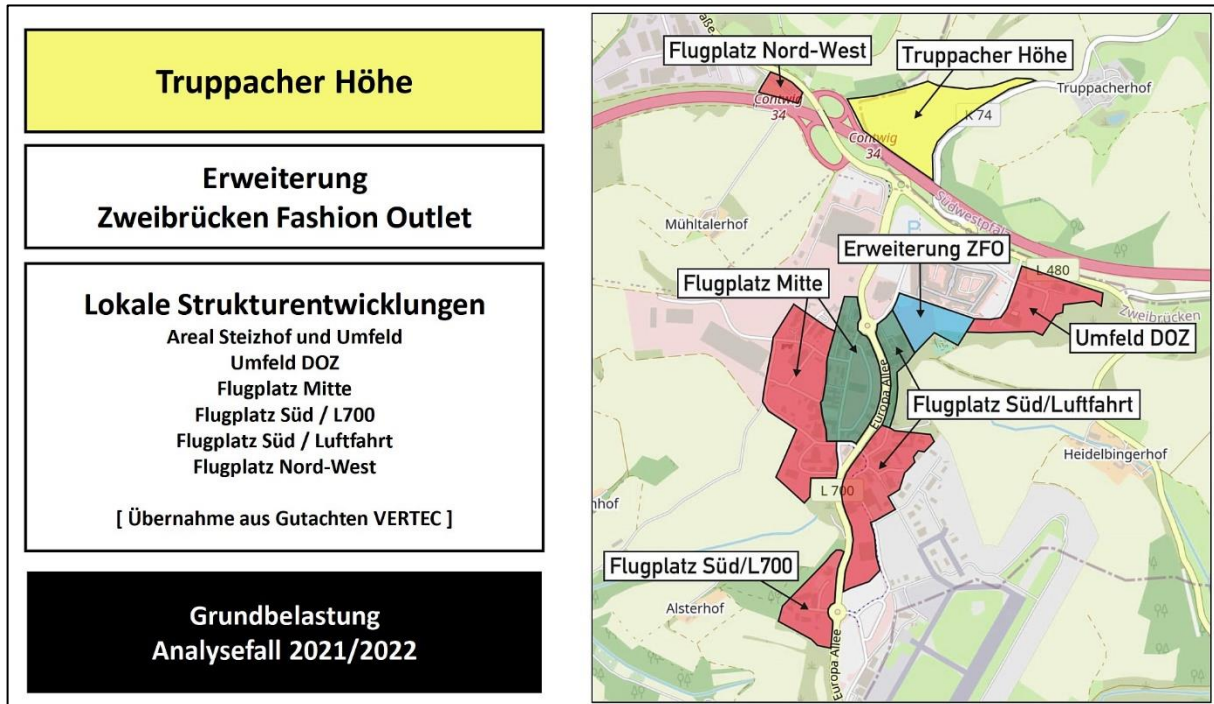


Abbildung 23: Bausteine der Verkehrsprognose, BBW 2024

Ergänzend zur Untersuchung von VERTEC (2021) ist mittlerweile bekannt, dass auf dem Areal „Truppacher Höhe“ neben einer Gewerbefläche auch eine Tank- und Rastanlage mit Tankstelle, Schnellrestaurant und Spielothek entstehen kann.

Darauf aufbauend kann in der Summe aller Flächenentwicklungen im Umfeld der AS Contwig mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von etwa 14.200 Kfz/Tag (Summe aus Quell- und Zielverkehr) gerechnet werden (vgl. Abbildung 24).

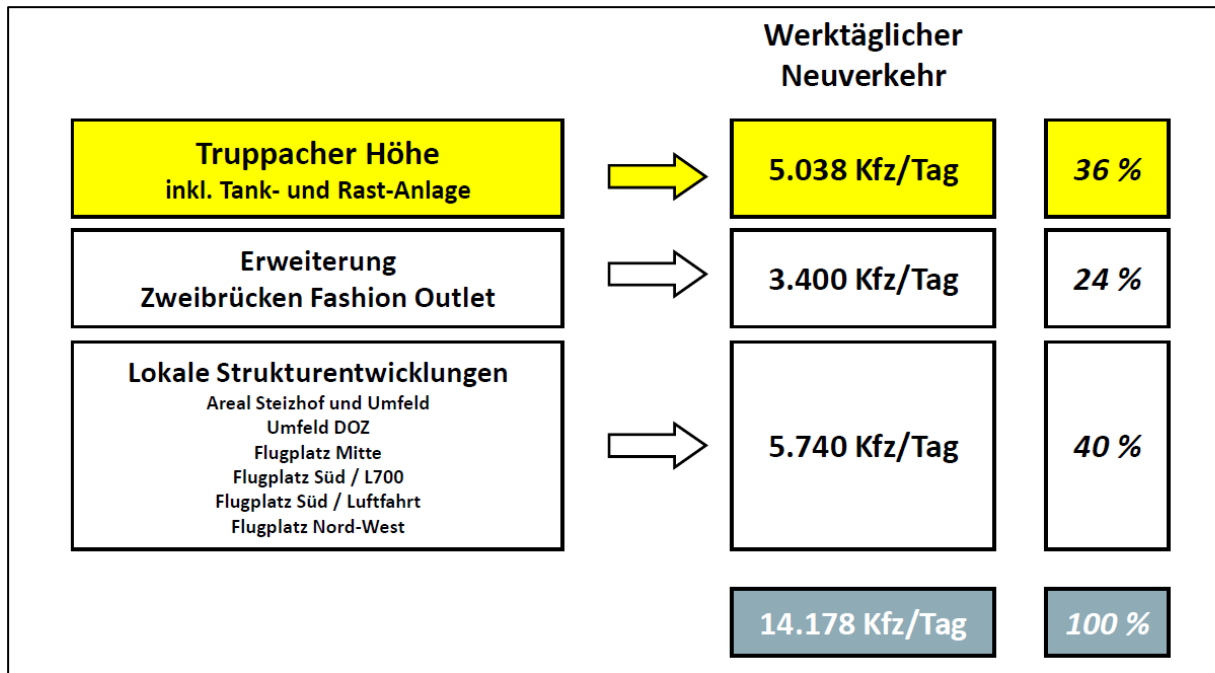


Abbildung 24: Verkehrsprognose für die Flächenentwicklungen im Umfeld der AS Contwig, BBW 2024

Im Rahmen einer umfassenden Variantenuntersuchung wurden von BBW insgesamt vier Varianten verkehrstechnisch geprüft (vgl. Abbildung 25). Der konkrete Untersuchungsbereich umfasste dabei die L 480 zwischen der AS Contwig (KP 3) und dem Kreisverkehr am ZFO (KP 12).

- **Variante 1** berücksichtigt eine Erschließung des Areals „Truppacher Höhe“ an die L 480 über einen neuen zusätzlichen Knotenpunkt nördlich der AS Contwig. Die Lage des neuen Knotenpunktes entspricht dabei der Grenze des Zweckverbandes.

Variante 1a (LSA) und Variante 1b (Kreisel) unterscheiden sich in der Betriebsform des neuen Knotenpunktes.

Die beiden Knotenpunkte der AS Contwig werden bei dieser Variante als signalisierte Einmündungen mit ergänzenden Ausbaumaßnahmen berücksichtigt:

- Herstellung Rechtsabbiegefahrstreifen von der L 480 in die Autobahnrampe
- Herstellung Rechtsabbiegefahrstreifen in der Rampe
- Bei **Variante 2** erfolgt die Erschließung der „Truppacher Höhe“ direkt an die nördliche Anschlussstelle. Dazu wird der Knotenpunkt zu einem vierarmigen Kreisverkehr umgebaut. Die südliche Anschlussstelle ist dabei weiterhin als signalisierte Einmündung vorgesehen.
- Bei **Variante 3** erfolgt die Erschließung der „Truppacher Höhe“ analog zu Variante 2 über einen Kreisverkehr an der nördlichen Anschlussstelle. Die südliche Anschlussstelle wird ebenfalls zu einem Kreisverkehr umgebaut.
- In allen Varianten verbleiben der Turbokreisel L 480 / L 700 (K5) und der Kreisverkehr am L 480 / K 74 (K12) wie im Bestand.
- In allen Varianten wurde die Erschließung und die Funktionsfähigkeit des vorhandenen Pendlerparkplatzes nördlich der Autobahn beachtet.

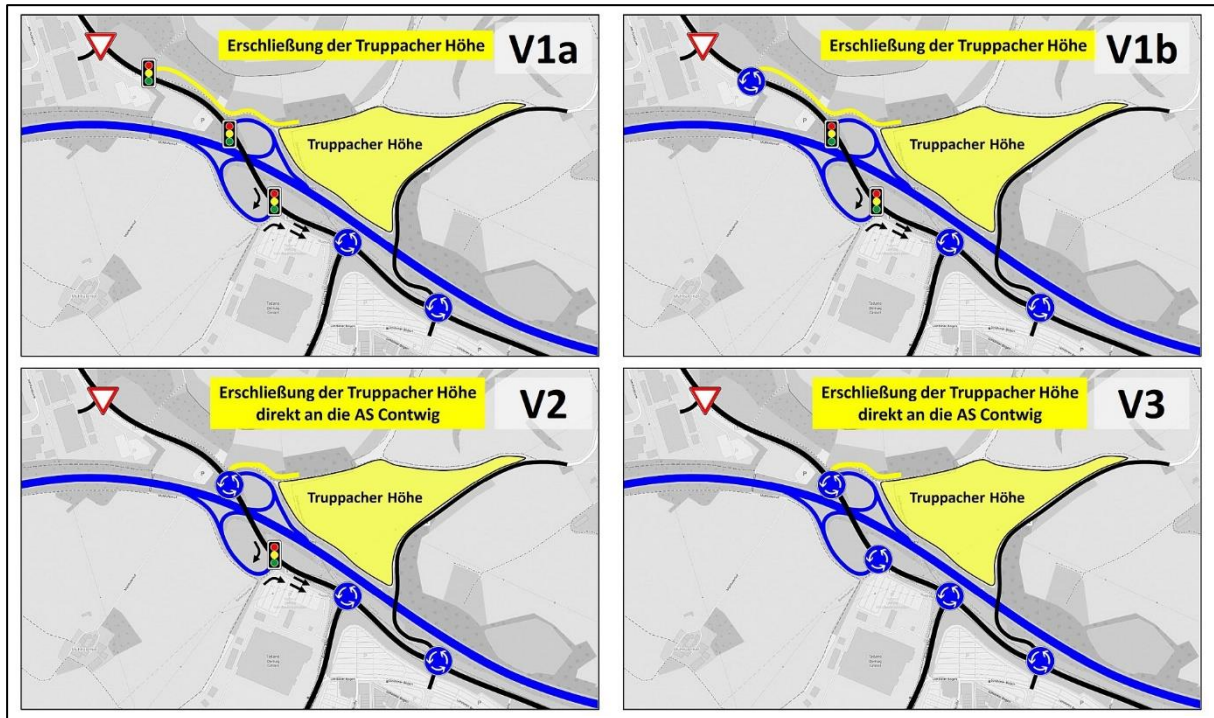


Abbildung 25: Variantenübersicht, BBW 2024

Die verkehrstechnische Prüfung und Bewertung der verschiedenen Varianten der Verkehrsführung erfolgte analog zur Stufe 1 ebenfalls mit der Mikrosimulation, um die auftretenden gegenseitigen Wechselwirkungen im Streckenzug (Pulkbildung, Rückstau) zu berücksichtigen.

Für jede Variante wurden die prognostizierten Verkehrsstärken am Werktag und am Sonntag betrachtet. Aufgrund der hohen Grundbelastung (Berufsverkehr) stellt die nachmittägliche Spitzenstunde am Werktag die maßgebende Spitzenstunde für die Autobahnanschlussstelle dar.

Alle Simulationen wurden mit mindestens 20 verschiedenen Startzufallszahlen durchgeführt und im Hinblick auf die Kennwerte der Verkehrsqualität (Mittlere Wartezeiten, Rückstaulängen) ausgewertet.

Die Untersuchung kommt zu den folgenden Ergebnissen:

- **Variante 1 a (vgl. Abbildung 26):**

Die drei Lichtsignalanlagen können die zukünftigen Verkehrsmengen (inkl. bekannter Flächenentwicklungen im Umfeld) problemlos abwickeln.

In der maßgebenden werktäglichen Nachmittagsspitzenstunde bieten die drei Knotenpunkte eine befriedigende Verkehrsqualität (Stufe C).

Eine Überstauung des Linksabbiegefahrstreifens an der nördlichen Anschlussstelle (K3) ist aufgrund einer starken Fahrtbeziehung zwischen der Truppacher Höhe und der Autobahn A8 möglich.

Das Linkeinbiegen vom P&R-Parkplatz ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der L 480 erschwert.

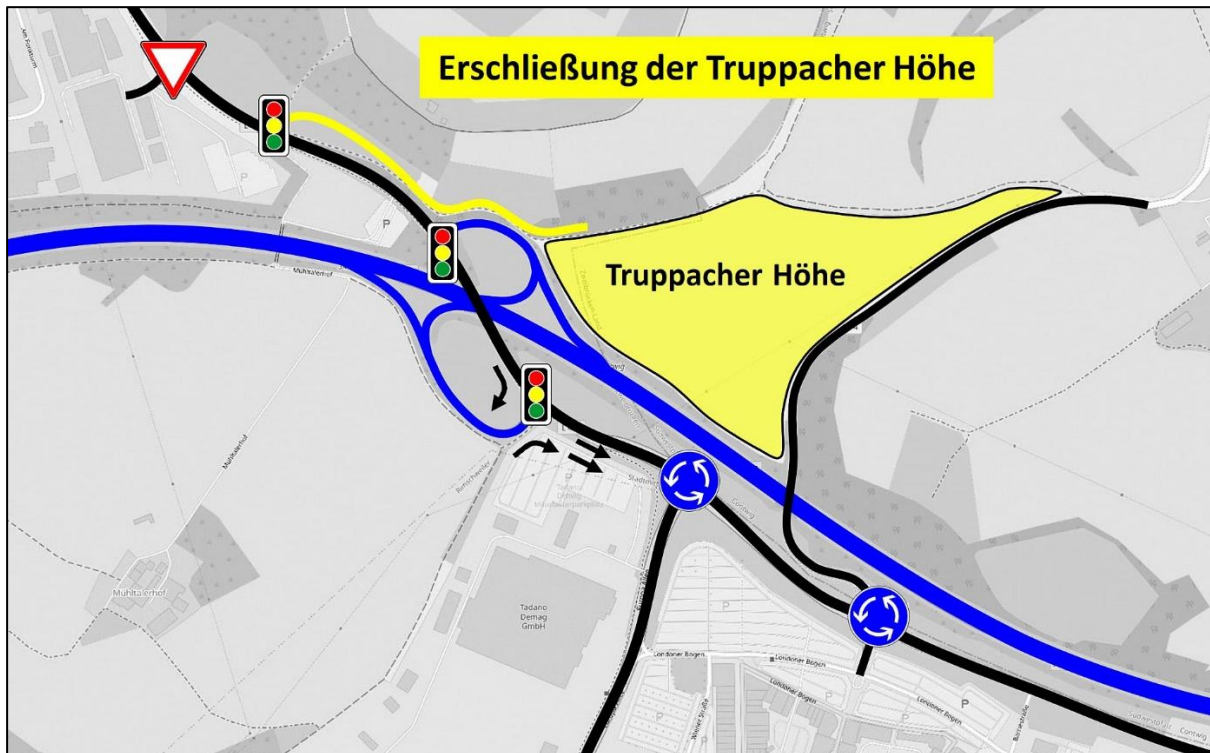


Abbildung 26: Variante 1 a, BBW 2024

- **Variante 1 b (vgl. Abbildung 27):**

Sowohl der neue Kreisverkehr als auch die beiden Anschlussstellen können die zukünftigen Verkehrsmengen problemlos abwickeln (= inkl. aller bekannten Flächenentwicklungen im Umfeld).

In der maßgebenden werktäglichen Nachmittagsspitzenstunde bietet der Kreisverkehr eine sehr gute Verkehrsqualität (Stufe A) und die Anschlussstellen bieten eine befriedigende Verkehrsqualität (Stufe C).

Eine Überstauung des Linksabbiegefahrstreifens an der nördlichen Anschlussstelle (K3) ist aufgrund einer starken Fahrtbeziehung zwischen der Truppacher Höhe und der Autobahn A8 möglich. Ein Rückstau bis in den Kreisverkehr ist nicht ausgeschlossen.

Das Einbiegen vom P&R-Parkplatz ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der L 480 erschwert.

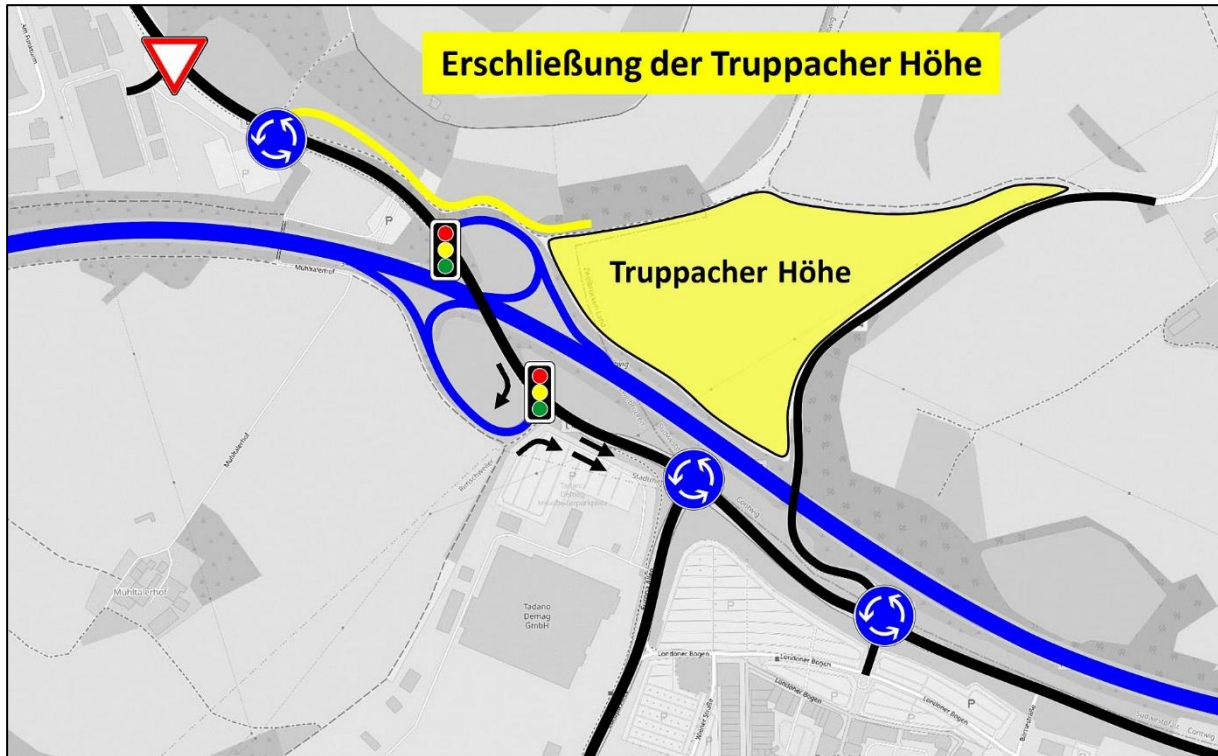


Abbildung 27: Variante 1 b, BBW 2024

- **Variante 2 (vgl. Abbildung 28):**

Sowohl der Kreisverkehr an der AS Contwig (Nordrampe) als auch die LSA an der AS Contwig (Südrampe) können die zukünftigen Verkehrsmengen (inkl. aller bekannten Flächenentwicklungen) problemlos abwickeln.

In der maßgebenden werktäglichen Nachmittagsspitzenstunde bieten beide Knotenpunkte eine befriedigende Verkehrsqualität (Stufe C).

Die Signalisierung der südlichen Anschlussstelle bietet die technische Möglichkeit einer Rückstausicherung auf der südlichen Autobahnrampe. Mit Hilfe von Induktionsschleifen oder Videokameras kann die Grünzeit für den von der Autobahn abfahrenden Verkehr im Falle eines längeren Rückstaus verkehrsunabhängig verlängert und damit ein Rückstau bis auf die Autobahn verhindert werden.

Bei den aktuellen Verkehrsverhältnissen auf den beiden Autobahnrampen ist diese Funktion für die südliche Rampe sehr sinnvoll.

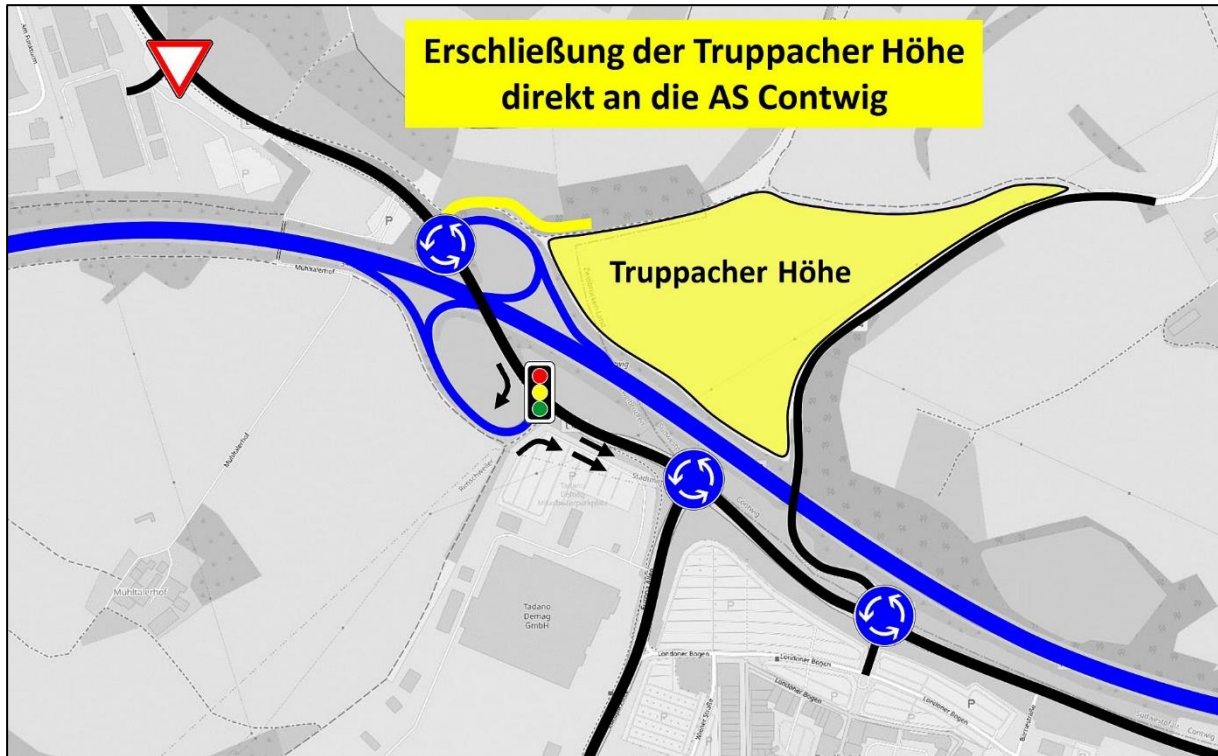


Abbildung 28: Variante 2, BBW 2024

• **Variante 3 (vgl. Abbildung 29):**

Sofern beide Anschlussstellen zu Kreisverkehren umgebaut werden, können die zukünftigen Verkehrsmengen (inkl. aller bekannten Flächenentwicklungen im Umfeld) problemlos abgewickelt werden.

In der maßgebenden werktäglichen Nachmittagsspitzenstunde bietet der Kreisverkehr an der AS Contwig (Nordrampe) eine befriedigende Verkehrsqualität (Stufe C) und der Kreisverkehr an der AS Contwig (Südrampe) eine sehr gute Verkehrsqualität (Stufe A).

Der Verflechtungsbereich aus dem Bypassfahrstreifen beträgt etwa 50 m. Das Einfädeln kann aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen auf dem Bypass (Hauptstrom) zu punktuellen Störungen im Verkehrsablauf führen. Es ist jedoch keine Beeinträchtigung des Kreisverkehrs zu erwarten.

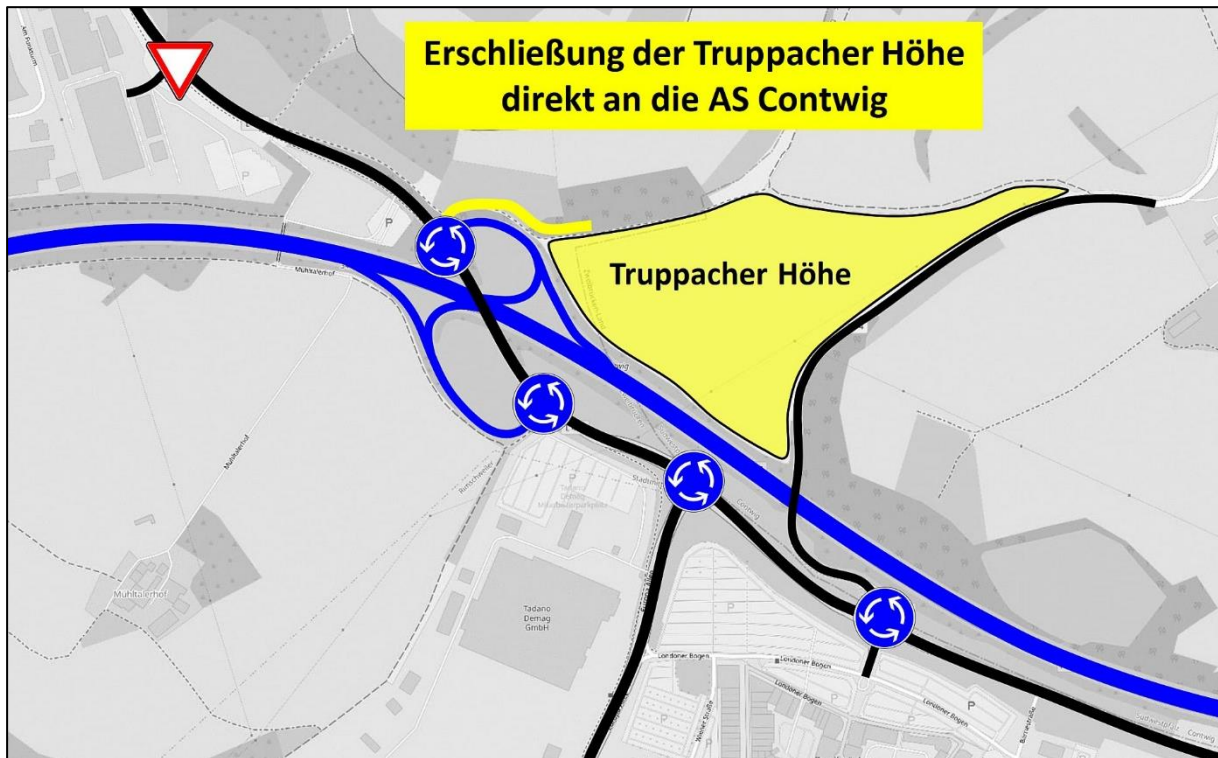


Abbildung 29: Variante 3, BBW 2024

- **Zusammenfassung:**

Alle untersuchten Varianten können das zukünftige Verkehrsaufkommen inkl. aller bekannten Flächenentwicklungen leistungsfähig abwickeln. Die signalisierten Anschlussstellen bieten eine befriedigende Verkehrsqualität (Stufe C) und die Anschlussstelle als Kreisverkehr bietet eine sehr gute Verkehrsqualität (Stufe A).

In den **Varianten 1a und 1b** wird die Truppacher Höhe jeweils über einen neuen Knotenpunkt nordwestlich der nördlichen Anschlussstelle erschlossen. In beiden Varianten kann der neue Knotenpunkt (1a = LSA, 1b = Kreisverkehr) das zukünftige Verkehrsaufkommen abwickeln. Aufgrund einer starken Fahrtbeziehung zwischen der Truppacher Höhe und der Autobahn (A8) kann der Linksabbiegefahrstreifen an der nördlichen Anschlussstelle (KP 1) überstauen. Dies führt in den Varianten 1a und 1b zu Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf. In der Variante 1b ist ein Rückstau in den Kreisverkehr (KP 0) nicht ausgeschlossen. Das Einbiegen vom P&R-Parkplatz ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der L 480 erschwert.

Besonders in den Varianten 1a und 1b müssen Wartezeiten in Kauf genommen werden. Für eine alternative Anbindung des P&R-Parkplatzes über den neuen Knotenpunkt L 480 / Anbindung Truppacher Höhe (KP 0) als 4. Arm wäre Grunderwerb der Firma Kubota erforderlich.

In der **Variante 3** wird auch die südliche Anschlussstelle als Kreisverkehr ausgebaut. Im Verflechtungsbereich in der westlichen Knotenpunktausfahrt können punktuelle Störungen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf dem Bypass (Hauptstrom) vorkommen. Eine Beeinträchtigung der südlichen Anschlussstelle (KP 2) ist nicht zu erwarten. Ein Kreisverkehr an der südlichen Anschlussstelle (Variante 3) bietet insgesamt die beste Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr, ist jedoch mit Nachteilen für den Fuß- und Radverkehr verbunden, da die Querungsstelle über die Autobahnrampe dreiteilig (3 Fahrbahnteiler) ausgebaut und dem Kfz-Verkehr vorfahrrechtlich untergeordnet werden muss.

Die **Variante 2** mit einer Signalisierung der südlichen Anschlussstelle bietet eine jederzeit leistungsfähige und sichere Verkehrsanlage. Im Gegensatz zu einem Kreisverkehr kann der Fuß- und Radverkehr



signaltechnisch gesichert und in einem Zuge über die Autobahnrampe geführt werden. Die Signalanlage bietet an dieser Stelle den Vorteil, dass alle Verkehrsströme (Kfz / Rad / FG) verkehrabhängig freigegeben werden können, eine Rückstauüberwachung der Autobahnrampe möglich ist und auf schwankende Verkehrsnachfragesituationen reagiert werden kann.

Fazit:

Im Variantenvergleich ist aus fachgutachterlicher Sicht die Variante 2 zu favorisieren (vgl. Abbildung 30).



Abbildung 30: Vorzugsvariante 2 (BBW, 2024, vgl. Anlage 12, S. 72)



Vorentwurf der neuen Verkehrsanlagen und Entwässerungskonzeption

Bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen im Zuge der Landesstraße 480 im Bereich der zur A 8 gehörenden Anschlussstelle Contwig kommt es – insbesondere in den Verkehrsspitzenstunden – häufig zu Verkehrsbehinderungen in Form von Rückstausituationen bei den ein- und abbiegenden Verkehrsteilnehmern. Durch die benachbarten Gewerbegebiete und das vorhandene Zweibrücken-Fashion-Outlet (ZFO) treten sowohl werktags als auch bei Sonderveranstaltungen im ZFO zeitlich stark konzentrierte An- und Abreiseverkehre auf, die an den beiden Knotenpunkten der Anschlussstelle

- Knotenpunkt 1: L 480 / A8 AS Contwig (Anbindungsrampe nördlich der A 8)
- Knotenpunkt 2: L 480 / A8 AS Contwig (Anbindungsrampe südlich der A 8)

zeitweise die vorhandene Kapazität überschreiten. In ungünstigen Fällen treten dabei Rückstaus auf, die bis auf die Autobahn A 8 zurückreichen.

Im Jahr 2023 wurde Schönhofen Ingenieure vom Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken (ZEF) damit beauftragt, im Rahmen einer Voruntersuchung alternative Planungslösungen zu erarbeiten (vgl. Anlage 13), um mit unterschiedlichen Knotenpunkt-lösungen die vorhandenen Defizite an der AS Contwig zu beseitigen. Ebenfalls in diese Planungsüberlegungen zu integrieren war eine Potentialfläche im Umfeld des ZFO und der Anschlussstelle Contwig nördlich der A 8, welche zukünftig gewerblich und industriell erschlossen werden soll. Eine Anbindung dieser Potentialfläche „Truppacher Höhe“ an das übergeordnete Straßennetz im Zuge der L 480 / A 8 ist in den Knotenpunkt-lösungen nördlich der A 8 machbar, wird aber aus verschiedenen Gründen planerisch vorerst zurückgestellt.

Im Zuge der Planung wurden als Straßenbaulastträger der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz in Kaiserslautern sowie die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West (Außenstelle Neunkirchen) an den Planungen beteiligt, die von dort eingebrachten Vorschläge und Anregungen wurden planerisch berücksichtigt und in der vorliegenden Voruntersuchung eingearbeitet.

• **Beschreibung der untersuchten Knotenpunkt-lösungen nördlich der A 8**

Im Bereich nördlich der A 8 wurden mehrere Knotenpunkt-formen untersucht, der vorhandene Mitarbeiterparkplatz zwischen der L 480 und der A 8 mit seiner Zufahrt von der Landesstraße wurde bei allen Varianten planerisch berücksichtigt. Untersucht wurden mit einer Lichtsignalanlage geregelte Knotenpunkte an unterschiedlichen Standorten sowie ein Kreisverkehr im Einmündungsbereich der Anschlussrampe zur A 8. Eine Abwägung der Vor- und Nachteile der untersuchten Knotenpunkt-formen und die Berücksichtigung der vom Büro Bondzio, Brilon und Partner durchgeführten Leistungsfähigkeitsnachweise mittels Mikrosimulation hatte die im Lageplan dargestellte Kreisverkehrsanlage zum Ergebnis. Die beiden Straßenbaulastträger für die Landesstraße sowie die Anschlussrampe signalisierten ihre grundsätzliche Zustimmung zu dieser Knotenpunkt-form.

Die Ausbaustrecke im Zuge der L 480 von Zweibrücken kommend beginnt westlich der vorhandenen P+R-Anlage und endet vor dem Überführungsbauwerk über die A 8, die Baulänge beträgt hier ca. 220 m. Die im Einmündungsbereich der Anschlussrampe zur A 8 geplante Kreisverkehrsanlage erhält vier Anschlussarme und hat einen Außendurchmesser von $D = 50,0$ m. In den Anschlussästen werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Fahrbahnteiler eingebaut, die geplante Geh- und Radwegeverbindung in das geplante Gewerbegebiet „Truppacher Höhe“ wird barrierefrei über den westlichen Fahrbahnteiler in der L 480 sowie im Anschlussast zum Gewerbegebiet überführt.

Der im Verfahren enthaltene Kreisverkehr nördlich der A 8 ermöglicht diese spätere Verkehrsanbindung durch den Bau eines Anschlussstutzens mit einer Länge von ca. 30 m, der zur Querung der Fußgänger erforderliche Fahrbahnteiler wird ebenfalls schon errichtet.

Die Anschlussrampe zur A 8 wird auf einer Länge von ca. 145 m ausgebaut und um einen Einfädelungstreifen erweitert.

Die sichere Befahrbarkeit des Knotenpunktes wurde durch Schleppkurvennachweise für alle möglichen Fahrbeziehungen nachgewiesen – insbesondere die Anschlussäste zum Gewerbegebiet sowie zur A 8 fanden besondere Berücksichtigung.



Der vorhandene Rad- und Gehweg südlich der L 480 wird gemäß Plandarstellung aufrechterhalten, das Gewerbegebiet „Truppacher Höhe“ erhält eine Anbindung daran.

Die Zu- und Ausfahrt zum bestehenden Park- und Ride-Platz südlich der L 480 wird verkehrsgerecht an die auszubauende Landesstraße angebunden, eine Linksabbiegespur in der L 480 hinter dem geplanten Fahrbahnteiler stellt die Zufahrt aus östlicher Richtung sicher.

Die Entwässerung der Verkehrs- und Seitenflächen im Bereich des nördlichen Knotenpunktes erfolgt - wie bisher auch- in die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen im Zuge der Landesstraße 480 in das angrenzende Gelände zwischen der L 480 und der BAB 8. Detailplanungen hierzu erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt im weiteren Verfahren.

Zusätzliche Maßnahmen zum wasserwirtschaftlichen Ausgleich nach WHG und LWG werden nicht erforderlich.

- **Beschreibung der untersuchten Knotenpunktlösungen südlich der A 8**

Im Bereich südlich der A 8 wurden ebenfalls mehrere Knotenpunktsformen untersucht.

Untersucht wurde ein mit einer Lichtsignalanlage geregelter Knotenpunkt sowie ein Kreisverkehr im Einmündungsbereich der südlichen Anschlussrampe zur A 8. Eine Abwägung der Vor- und Nachteile der untersuchten Knotenpunktsformen und die Berücksichtigung der vom Büro Bondzio, Brilon und Partner durchgeführten Leistungsfähigkeitsnachweise mittels Mikrosimulation hatte die im Lageplan dargestellte, mit einer Lichtsignalanlage geregelte Einmündung zum Ergebnis.

Die beiden Straßenbaulastträger für die Landesstraße sowie die Anschlussrampe signalisierten auch hier ihre grundsätzliche Zustimmung zu dieser Knotenpunktsform.

Die Ausbaustrecke im Zuge der L 480 von Zweibrücken kommend beginnt im Bereich des östlichen Widerlagers des Überführungsbauwerkes über die A 8 und endet mit dem Übergang in die bereits 4-streifig ausgebaute L 480 in Richtung FOZ, die Baulänge beträgt hier ca. 260 m.

Im Zuge der Landesstraße 480 werden zwei Fahrbahnteiler eingebaut.

Die Auffahrt auf die A 8 aus Richtung Zweibrücken wird aus Gründen der Leistungsfähigkeit durch eine ca. 90 m lange Rechtsabbiegespur realisiert, um Rückstausituationen auf die L 480 zu vermeiden.

Die von Süden in die L 480 einmündende Anschlussrampe wird um einen Fahrstreifen in Richtung FOZ erweitert, hier erfolgt zur Steigerung der Leistungsfähigkeit eine Spuraddition in der Landesstraße 480 in Richtung FOZ / L 700. Die südliche Anschlussrampe zur A 8 wird auf einer Länge von ca. 110 m ausgebaut und um einen Einfädelungsstreifen erweitert.

Im Bereich der einmündenden Anschlussrampe werden gemäß Plandarstellung mehrere Fahrbahnteiler errichtet, die -in Verbindung mit der geplanten Lichtsignalanlage- ein sicheres Überqueren der Fahrbahnen für Fußgänger und Radfahrer ermöglichen.

Die sichere Befahrbarkeit des Knotenpunktes wurde auch im Bereich dieses südlichen Knotenpunktes durch Schleppkurvennachweise für alle möglichen Fahrbeziehungen nachgewiesen.

Die künftige Entwässerung des südlichen Knotenpunktes liegen im Einzugsgebiet des bestehenden Regenrückhaltebeckens „RRB L 480“ nordöstlich des Turbokreisels zwischen L 480 und A 8. Für den Umbau und die geänderte Entwässerung wird ein Wasserrechtliches Verfahren nach WHG / LWG erforderlich. Hierbei wird der genehmigte Drosselabfluss nicht geändert und nur eine Vergrößerung des Stauvolumens des vorhandenen Regenrückhaltebeckens erforderlich. Detailplanungen hierzu erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt im weiteren Verfahren.

Zusätzliche Maßnahmen zum wasserwirtschaftlichen Ausgleich nach WHG und LWG werden nicht erforderlich.

Abgeleitet aus dem zukünftige Flächenbedarf der Verkehrsanlagen ergibt sich in der Folge auch der nördliche Umgriff des festzusetzenden Geltungsbereichs der vorliegenden Bauleitplanung (vgl. Anlage II).



7.2.2 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Originärer Auslöser des Planungserfordernisses für den ZEF sind die Absichten von VIA das bestehenden Outlet-Center zu erweitern („so-bald“). Die hier aufgeführten Verkehrsuntersuchungen (vgl. Anlage 12) haben verdeutlicht, dass die Belange des Verkehrs durch die Erweiterung negativ beeinflusst werden und ein städtebaulicher Handlungsbedarf besteht. Die Verkehrsingenieure haben fachgutachterlich herausgearbeitet, wie die Verkehrsprobleme der Outlet-Erweiterung gelöst werden können.

Der Plangeber hat die verkehrlichen Belange auf Basis des Fachbeitrags „Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Anschlussstelle Contwig“ (Anlage 12) umfassend ermittelt und bewertet. Es wurde nachvollziehbar dargelegt, dass der Umsetzung der Bauleitplanung keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen.

Als Ergebnis wurde die vollständige Signalisierung der beiden Knotenpunkte der AS Contwig und der zweistreifige Ausbau der beiden Autobahnrampen empfohlen.

Nach fachlicher Abstimmung mit den zuständigen Behörden (Autobahn GmbH, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz) wurde eine Variantenuntersuchung im Bereich der AS Contwig durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Betriebsformen

- signalisierter Knotenpunkt
- vorfahrtgeregelter Kreisverkehr

an den beiden Anschlussstellen geprüft.

Alle untersuchten Varianten können das zukünftige Verkehrsaufkommen inkl. aller bekannten Flächenentwicklungen (Prognose-Planfall) leistungsfähig abwickeln. Mit einer Signalanlage bieten die Anschlussstellen für den Kfz-Verkehr eine befriedigende Verkehrsqualität (Stufe C). Bei einem Umbau in Kreisverkehre kann der südlichen Anschlussstelle sogar eine sehr gute Verkehrsqualität (Stufe A) für den Kfz-Verkehr zugeordnet werden.

Im Variantenvergleich (Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit, Funktionsfähigkeit, Herstellungskosten) ist die Variante 2 zu favorisieren. Die detaillierten Betrachtungen und Ergebnisse sind dem Fachbeitrag „Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Anschlussstelle Contwig“ (Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft mbH - Stand September 2024), der dem Bebauungsplanvorentwurf als Anlage 9 beige-fügt ist, zu entnehmen.

Das Planungserfordernis erstreckt sich inhaltlich („soweit“) nicht nur auf den Erweiterungsbereich des FOC, sondern auch auf die Flächen, die für eine gesicherte Verkehrserschließung benötigt werden. Das Planungserfordernis gemäß § 1 Abs. 3 BauGB für die Verkehrsflächen im Umfeld der A 8/ L 480 ist aus Sicht des Plangebers insgesamt stringent hergeleitet worden. Somit ist der der Umgriff des räumlichen Geltungsbereichs (s. Abbildung 7, Kap. 3.1) gemäß § 9 (7) BauGB für den Bereich der Verkehrsflächen ebenfalls hinreichend begründet.

Die verkehrlichen Untersuchungen belegen die für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB).

Der Plangeber erachtet die fachgutachterlichen Ermittlungen und Empfehlungen für den weiteren Fortgang ihrer Planung als plausibel und konzeptleitend und berücksichtigt diese mit nachfolgendem Lösungsansatz:

Die fachgutachterliche Empfehlung zur Errichtung einer vierarmigen Kreisverkehrsanlage und einer Lichtsignalanlage (Variante 2) berücksichtigt die plangebende Gemeinde in der Darstellung von Straßenverkehrsflächen (vgl. Anlage I). Eine konkretisierende Straßen- und Entwässerungsplanung gem. Leistungsphasen 1-4 HOAI wird auf Basis der Voruntersuchungen des Büros Schönhofen (vgl. Anlage 13) im weiteren Planverfahren erfolgen.



7.3 Baugrund und Bodenschutz³³

7.3.1 Ausgangslage

Auf Ebene der Bauleitplanung ist zu klären, inwieweit durch die Planumsetzung am Standort Belange des Bodenschutzes betroffen sind. In dem Fachgutachten zum Bodenschutz (Fachbeitrag des Ingenieurbüro Roth & Partner gem. Anlage 16) wurde die aktuelle Situation im Projektgebiet aufbereitet. Auf dieser Grundlage wurden anhand des Plankonzeptes dessen zukünftige Auswirkungen auf den Bodenschutz untersucht und beurteilt.

Zweibrücken liegt innerhalb der Pfälzer Mulde, einer Synklinalen, die durch tektonische Aktivität im Saar-Nahe-Becken an der Grenze Unter-/Oberrotliegend entstand. Diese Senke stellte ab dem Buntsandstein einen Sedimentationsraum dar, der bis in den Jura existierte. Die ältesten Nachweise der Sedimentationsgeschichte sind im Pirmasenser/Zweibrücker Raum allerdings nur durch den Muschelsandstein und den Wellenkalk gegeben.

Das Plangebiet befindet sich am Südhang einer Kuppe, geomorphologisch im Übergangsbereich des Muschelsandsteins im Süden und des Wellenkalkes (mu2) im Norden. Beim Muschelsandstein handelt es sich um graue bis gelbe, teilweise kalkhaltige Sand-, Schluff- und Tonsteine. Überlagert wird dieser von Kalkgesteinen mit typisch wellig-runzeligen Schichtflächen, morphologisch weithin als Wellenkalk bezeichnet. Dabei handelt es sich um blaugraue Tonsteine und graue Dolomite sowie untergeordnet Mergel. Lokal sind graubraune, feinsandige und verlehmt Löss bzw. Schluffe (qp Lö) vorhanden.³⁴

Der Untergrund im Baufeld lässt sich generalisierend wie folgt beschreiben:

- Entlang der nördlichen Grenze und in der Nordwestecke mit Schotter befestigte Parkplatzflächen vorhanden. Die Dicke der Schotterdecke wurde mit minimal 0,30 m in der BS 7 in der Nordwestecke und mit maximal 1,50 m ebenfalls im Bereich der nordwestlichen Schotterfläche festgestellt.
- Vermutlich handelt es sich bei der größeren Mächtigkeit um die Anschüttung des ehemaligen Geländeniveaus (vermutlich etwa Niveau des benachbarten Sportplatzes nach Norden ansteigend). Aufgrund der durchgeführten Korngrößenverteilungen nach DIN EN ISO 17892-4 handelt es sich bei diesen Auffüllungen überwiegend um schwach tonige, sandig-schluffige Schotter (Kies Korngröße) mit einem Feinkornanteil von etwa 30 %, einem Sandanteil von etwa 20 % und einem Schotter-(Kies-)anteil von etwa 50 %.
- Demnach sind die rolligen Auffüllungen in die Bodengruppe [GU*] nach DIN 18196 einzuordnen. Auch sandigere Bereiche der Bodengruppe [SU*/GU*] sind lokal anzutreffen. Ebenso sind Fremdbestandteile in Form von Ziegel-, Asphalt- und Betonbruch von überwiegend 10 M.-% in den Auffüllungen enthalten. Im nordwestlichen Bereich werden die rolligen Auffüllungen noch von bindigen Auffüllungen der Bodengruppe [TL] unterlagert. Diese reichen bis in Tiefen von minimal 0,60 m in der BS 7 in der Nordwestecke und bis maximal 2,20 m im übrigen Bereich. Hierbei handelt es sich um sandig-tonige, stark kiesige Schluffe in steifer Konsistenz mit Fremdbestandteilen in Form von Asphaltbruch, Betonbruch und Kalkstein-/Sandsteinbruch von überwiegend 10 M.-% bis zu lokal 30 M.-%. Auch sind vereinzelt Holz- und Wurzelreste sowie Schlackestückchen anzutreffen.
- Der Sportplatz besitzt eine Rasenspielfläche. An der Sportplatzoberfläche steht eine überwiegend 0,20 m, lokal auch nur 0,10 m, starke aufgefüllte Oberbodenschicht aus stark schluffigem, stark humosem, Sand an. Bei dem Oberboden handelt es sich um schützenswerten Oberboden nach BauGB §202. Dieser ist separat zu behandeln.

³³ Angaben zu den Umweltmedien beziehen sich im Wesentlichen auf den sogenannten Erweiterungsteil des Bebauungsplans und sind insgesamt noch abzugleichen.

³⁴ Vgl.: Baugrunderkundung und Gründungsberatung, Ingenieurbüro Roth & Partner, 14.02.2023, vgl. Anlage 16.



- Der Oberboden ist aufgrund der Ansprache vor Ort bautechnisch der Bodengruppe [SU*/OU] nach DIN 18196 und vegetationstechnisch der Bodengruppe 4a nach DIN 18195 zuzuordnen. Darunter folgt die Tragschicht in Form eines aufgefüllten Schotter-Splitt-Gemisches ohne nennenswerte Sandanteile. Dieses weist Stärken von überwiegend 0,20 m, lokal auch nur 0,10 m, auf und ist in die Bodengruppe [GE] einzustufen.
- Der Oberboden hat eine Dicke von etwa 0,30 – 0,40 m und ist – abgesehen von den Fahrspuren des Weges – dicht mit Gras bewachsen. Bei dem Oberboden handelt es sich auch hier um schützenswerten Oberbodens nach BauGB §202. Dieser ist separat zu behandeln. Vor dem Abtrag empfehlen wir, den Grasbewuchs zu mulchen. Mittels Handversuch konnte dem Oberboden eine weiche bis steife, im Bereich der (festgefahrenen) Fahrspuren des Weges eine halbfeste Konsistenz zugeordnet werden.

7.3.2 Klassifizierung und bodenmechanische Kenngrößen

Die einzelnen Bodenschichten können anhand der Laborversuche und aufgrund von Erfahrungen gemäß der nachfolgenden Tabelle klassifiziert werden. Die Homogenbereiche sowie deren Parameter sind in u.a. dargestellt. Der Oberboden ist dabei entsprechend der DIN 18320 generell in einen separaten Homogenbereich einzuteilen.

Bezeichnung Oberboden	Bezeichnung Oberboden
Bodengruppe DIN 18196 TL, [TL], [SU*/OU]	Bodengruppe DIN 18196 TL, [TL], [SU*/OU]
Bodengruppe DIN 18915 4a/b, 5a/b	Bodengruppe DIN 18915 4a/b, 5a/b
Homogenbereich DIN 18320 320-A	Homogenbereich DIN 18320 320-A
Massenanteil Steine (geschätzt) 0 – 10	Massenanteil Steine (geschätzt) 0 – 10
Massenanteil Blöcke (geschätzt) 0	Massenanteil Blöcke (geschätzt) 0
Massenanteil große Blöcke (geschätzt) 0	Massenanteil große Blöcke (geschätzt) 0

Tabelle 3: Klassifizierung Oberboden. Quelle: Baugrunderkundung und Gründungsberatung, Ingenieurbüro Roth & Partner, 14.02.2023

Die Auffüllungen und anstehenden Böden wurden aktuell in folgende Homogenbereiche eingeteilt:

- 300-B: Rollige Auffüllungen: schluffige Schotter-Splitt-Brechsand-Gemische und Schotter-Splitt-Gemische; [SU*/GU*], [GU*]; [GE]. Mit einem mittelschweren Bagger leicht lösbar.
- 300-C: Bindige Auffüllungen: Schluffe; [TL]. Steife bis halbfeste Konsistenz. Mit einem mittelschweren Bagger leicht lösbar. • 300-D: Bindige Deckschichten: tonige, teils kiesige Schluffe; GU*/TL, TL, TM. Steife bis halbfeste Konsistenz. Mit einem mittelschweren Bagger leicht lösbar.
- 300-E: Verwitterungshorizont des Wellenkalks: Kies-Sand-Schluff- und Kies-Ton-Schluff-Gemische, GU*/TM, GT*/GU*. Mit einem mittelschweren Bagger mittelschwer lösbar. Löffel mit Reißzähnen oder Meißel erforderlich.

7.3.3 Gebäudegründung

Gemäß Angaben des Landesamtes für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz liegt das Baufeld außerhalb der Erdbebenzonen. Die frostsichere Gründungstiefe liegt bei 0,80 m u. endgültiger GOK (vgl. Anlage 16). Für die Betrachtungen im Bereich der Gebäude empfehlen die Gutachter die in der Tabelle 4 dargestellten Baugrundmodelle (BGM).



Schicht / Bauteil	UK	
	[mNHN]	[m u. OK Bpl.]
OK Bodenplatte	342,20	0,00
UK Fundamente	341,60	0,80
UK Anschüttung	340,00	2,20
UK Bindige Deckschichten	339,00	3,20
Verwitterungshorizont Wellenkalk (halbfest)	ab 339,00	ab 3,20

Tabelle 4: BGM Bereich Gebäude, Quelle: Baugrunderkundung und Gründungsberatung, Ingenieurbüro Roth & Partner, 14.02.2023

7.3.4 Geotechnische Empfehlung zum Verkehrsflächenbau

Der Gutachter geht davon aus, dass die Verkehrsfläche auf dem Niveau der zu erstellenden Gebäude zu erstellende Gebäude bis auf das Bestandsgelände „gezogen“ werden.

7.3.5 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Die bisher durchgeführten Baugrunderkundungen (vgl. Anlage 16) sind als für die Bauleitplanung fachlich ausreichende Voruntersuchung der großräumigen Baugrundverhältnisse zu charakterisieren.

Sie geben bereits einen guten Überblick und erlauben darüber hinaus belastbare Aussagen für die weiteren Planungen, da aus den bisherigen Erkundungen ausreichende Erkenntnisse zur planerisch ermöglichten Bebauung abgeleitet werden konnten. Die geotechnischen Untersuchungen belegen somit für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung die hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB). Die Umsetzung des Bodenmanagements zur Schaffung von verdichtetem Baugrund für später aufstehende bauliche Anlagen und Einrichtungen ist Gegenstand von nachfolgenden Genehmigungsverfahren gem. §§ 61ff. LBauO. Der bauplanungsfachliche Verweis auf diese Vollzugsverfahren ist rechtlich zulässig.

7.4 Technische Erschließung und Versorgungsmedien / Abfall und Entsorgung

7.4.1 Ausgangslage

Auf Ebene der Bauleitplanung ist zu klären, inwieweit durch die geplante Planungsumsetzung am Standort Belange der Technischen Erschließung betroffen sind.

In der zur Bebauungsplanung zu fertigenden technischen Erschließungskonzeption wird die aktuelle Situation im Projektgebiet und im Umfeld aufbereitet. Im Nordwesten liegen im Untersuchungsgebiet mehrere Nieder- und Mittelspannungsleitungen sowie eine LWL-Leitung der Pfalzwerke.

Es wurden mehrere Alternativen zur Energieversorgung des Erweiterungsbaus des FOC geprüft. Maßgabe war zu eruieren, ob auf die Nutzung von fossilen Energieträgern verzichtet werden kann. Im Zuge dieser Betrachtung wurden verschiedene Alternativen, wie Erdwärmennutzung, tiefe Geothermie, Solarthermie, Beheizung über Biomassennutzung, Biogas und BHKW, grüner Wasserstoff und BHKW, Wärmepumpen-Betrieb als Groß- und/oder Einzelwärmepumpen etc. untersucht.

Die Abwägung der einzelnen Versorgungsalternativen führte zur Empfehlung, die Erweiterungsbauten des Centers über ein dezentrales, strombasiertes Versorgungssystem zu versorgen.

Im Einzelnen werden dabei die Einzelläden über eigene, jeweils spezifisch ausgelegte, strombetriebene und Kältemittelgeführte Luft-Luft-Wärmepumpen beheizt und gekühlt, die erforderliche Frischluft wird über jeweils separate Lüftungsgeräte in die Läden eingebracht.

Die Wärme- und Kälteverteilung in der Einzeleinheit erfolgt dabei über Decken-, Wand- oder kanalgeführte Inneneinheiten und eine entsprechend betriebene Luftschleieranlage im Eingangsbereich.



Die Stromversorgung erfolgt soweit wie möglich autark über die bauseits zu installierenden PV-Anlagen nach Landessolargesetz. Zusätzlich erforderliche Strommengen werden aus den Netzen der einschlägigen Versorger bezogen.

Auf dieser Grundlage werden anhand des Plankonzeptes dessen zukünftige Auswirkungen auf die technische Infrastruktur und deren Bewältigung im Netz untersucht und beurteilt. Neben den Auswirkungen im Projektgebiet selbst wird untersucht, inwieweit eine räumlich weitergehende Beeinflussung zu besorgen ist.

Für die Vorhabenrealisierung ist zugleich ein Planungskonzept zum Umgang mit den anfallenden Abfällen zu erarbeiten, dass sodann von den Plangeberinnen geprüft – und soweit städtebaulich erforderlich – verbindlich geregelt werden wird.

7.4.2 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Die Bestandssituation der technischen Infrastruktur belegt auf Basis vorliegender Kenntnisse, die für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB).

7.5 Grundwasser und Belange des Wasserhaushaltes

7.5.1 Ausgangslage / Gutachterliche Untersuchung

Auf Ebene der Bauleitplanung ist zu klären, inwieweit durch die geplante Planungsumsetzung am Standort Belange des Grundwassers und des Wasserhaushaltes betroffen sind.

In der zur Bauleitplanung zu fertigenden Expertise zum Grundwasser und zum Wasserhaushalt wird die aktuelle Situation im Projektgebiet und im Umfeld aufbereitet. Es ist aufgrund der Kuppenlage des Untersuchungsbereichs davon auszugehen, dass kein geschlossener Grundwasserkörper im Einflussbereich der Baumaßnahme vorliegt. Es muss jedoch bei Niederschlagsereignissen bzw. in der Nässeperiode (Oktober - April) auf den bindigen Schichten mit Schichtenwasser gerechnet werden. Zudem ist generell witterungs- und jahreszeitlich abhängig mit Schwankungen und zeitweise auch mit auf den Oberboden- und Deckschichten aufstauendem Niederschlags- und Oberflächenwasser zu rechnen.³⁵

Grundwasser hat keinen Einfluss auf das Bauwerk. Auch aufstauendes Sickerwasser ist im Gebäudebereich nicht zu erwarten. Im Rahmen der Bauausführung ist nach jetzigem Kenntnisstand keine Wasserhaltung erforderlich. Schichtenwasserzufluss ist nicht auszuschließen, kann jedoch nicht quantifiziert werden.

Auf dieser Grundlage werden anhand des Plankonzeptes dessen zukünftige Auswirkungen auf das Grundwasser und den Wasserhaushalt untersucht und beurteilt. Neben den Auswirkungen im Projektgebiet selbst wird untersucht, inwieweit eine räumlich weitergehende Beeinflussung zu besorgen ist.

7.5.2 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Die gutachterlichen Untersuchungen belegen auf Basis vorliegender Kenntnisse die für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB).

7.6 Entwässerung, Hochwasserschutz und Umgang mit Starkregenereignissen

Auf Ebene der Bauleitplanung ist zu klären, inwieweit durch die Planumsetzung am Standort Belange des Hochwasserschutzes sowie der Hochwasservorsorge betroffen sind, wodurch die Betroffenheit des Belanges über das Projektgebiet hinaus auch auf den fortführenden Siedlungsbereich des plange-

³⁵ Vgl.: Baugrunderkundung und Gründungsberatung, Ingenieurbüro Roth & Partner, 14.02.2023, vgl. Anlage 16.



benden Zweckverbandes besteht. Zudem ist zu untersuchen und zu klären, wie die plangebietsbezogene Entwässerung – also der Umgang mit anfallendem Niederschlags- und Schmutzwasser konzeptionell bewältigt wird (vgl. Anlage 18).

Gemäß den Leitungsbestandsplänen (vgl. Abbildung 31), verlaufen in der Straße nördlich der geplanten Erweiterung mehrere Versorgungsleitungen, u.a. eine Schmutzwasserleitung. Im Untersuchungsgebiet liegen zudem im Nord-Osten zwei Stauraumkanäle und daran anschließende Regenwasserkanäle. Sie werden auch in Zukunft noch weiter betrieben.

Die entsprechenden Kanäle werden unterhalb der zukünftig geplanten Parkplatzflächen liegen und werden in der zukünftigen Planung des Parkplatzes berücksichtigt und in das Außenanlagenkonzept integriert. Die Stauraumkanäle stehen für die Entwässerung der Flächen des Untersuchungsgebiets nicht zur Verfügung, da sie für die ausschließliche Entwässerung des bestehenden Outlet-Centers bemessen wurden. Sie können für die Entwässerung der Erweiterungsflächen nicht genutzt werden, da sie bereits durch die bestehende Bebauung komplett ausgelastet werden.³⁶

7.6.1 Niederschlagswasserentwässerung:

Die Ableitung des Niederschlagswasser erfolgt über einen noch zu errichtenden RW-Kanal in das bereits vorhandene, südlich des Vorhabengrundstücks gelegene Regenrückhaltebecken II, welches bereits über eine wasserrechtliche Genehmigung verfügt. Dort ist für das Vorhabengrundstück eine abflusswirksame Fläche von 34.080m² bereits berücksichtigt (vgl. Anlage 18).

Für das Regenrückhaltebecken II wurde bereits eine wasserrechtliche Genehmigung erwirkt. Das Regenrückhaltebecken II ist auf ein 100 jährliches Bemessungsereignis ausgelegt. Das Regenrückhaltebecken II wurde bereits fertig gestellt. Im Betrieb der Erweiterung wird gering belastetes (Kategorie 1) mäßig belastetes (Kategorie 2) und hoch belastetes (Kategorie 3) Niederschlagswasser anfallen. Das vorwiegend aus Dachflächen stammende Wasser der Kategorie 1 soll – soweit technisch und wirtschaftlich möglich – ober- und/oder unterirdisch zwischengespeichert und zur Bewässerung und ggfs. als Grauwasser (Toilettenspülung) genutzt werden. Überschüssiges Niederschlagswasser wird über den noch zu errichtenden Kanal in das RRB II geleitet.

Die nachzubehandelnden Wässer der Kategorien 2 und 3 werden nach Empfehlung der genannten Entwässerungsstudie ARCADIS (vgl. Anlage 18) in separaten Rohrleitungen zunächst zu einer Vorbehandlungsanlage geführt und nach erfolgter Vorbehandlung in das Regenrückhaltebecken II abgeleitet (vgl. Abbildung 32). Sofern über die vorgenannten Maßnahmen weitere Retentionsmaßnahmen notwendig werden, können diese über die Verwendung von versickerungsfähigen Pflasterbelägen, den teilweisen Einbau von Gründächern, den Einbau von Rigolen oder oberirdische Zwischenspeicherbecken dargestellt werden.

³⁶ Vgl. Entwässerungsstudie, ARCADIS (April 2023)

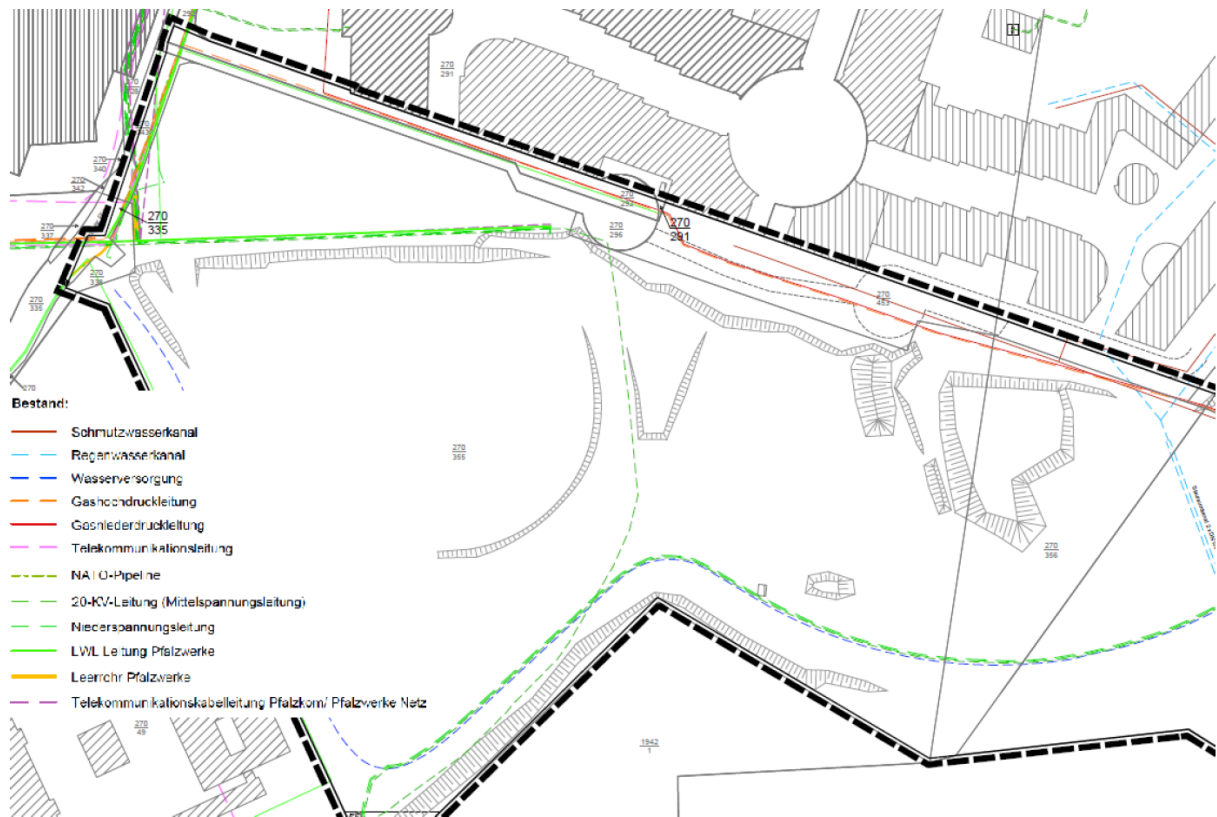


Abbildung 31: Leitungsbestand im Untersuchungsgebiet (ARCADIS, 2023; vgl. Anlage 18)

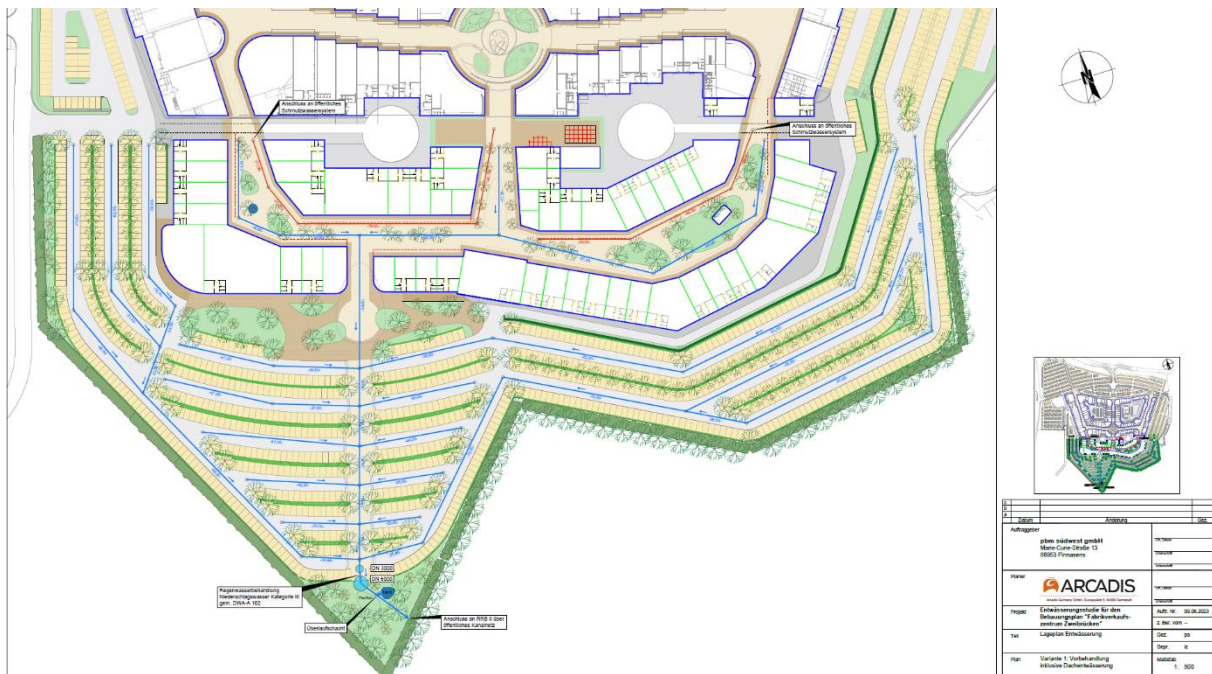


Abbildung 32: Lageplan Entwässerung: Variante 1: Vorbehandlung inklusive Dachentwässerung (ARCADIS, 2023; vgl. Anlage 18).



7.6.2 Wasserhaushaltsbetrachtung

Ein Instrument zur Entwicklung von Entwässerungssystemen ist die Analyse des lokalen Wasserhaushalts. Dabei wird ein Referenzzustand ermittelt, der das Untersuchungsgebiet in unbebautem Zustand widerspiegeln soll. Diesem wird der lokale Wasserhaushalt nach erfolgter Bebauung gegenübergestellt. Ziel dieser Analyse ist, den Eingriff in den lokalen Wasserhaushalt zu minimieren bzw. den Wasserhaushalt nach Bebauung an den ursprünglichen, naturnahen (unbebauten) Wasserhaushalt anzugleichen.

Um die Wasserbilanz des Untersuchungsgebiets im unbebauten Zustand zu bestimmen, wurden die Richtlinien gemäß DWA-M 102-4 befolgt. Ein Referenzstandort mit ähnlichem Landschaftstyp und Hydrotopen wie das Untersuchungsgebiet wurde ausgewählt, und die Wasserbilanzkomponenten wurden unter Verwendung von Daten aus dem Hydrologischen Atlas Deutschland (HAD) berechnet. Dieses Referenzgebiet bildet die Basis zur Abschätzung der Wasserbilanzkomponenten für den unbebauten Zustand des Untersuchungsgebiets.

Die resultierenden Aufteilungswerte zeigen, dass ein großer Teil des Niederschlags in die Komponenten Verdunstung und Direktabfluss (jeweils 42 % und 43 %) übergeht und nur ein kleiner Teil des Niederschlags (15 %) zur Grundwasserneubildung (Versickerung) beiträgt.

Gemäß DWA-M 102-4 wurden bei der Berechnung der Wasserbilanzkomponenten im bebauten Zustand alle Flächen im Untersuchungsgebiet, sowohl befestigte als auch unbefestigte, berücksichtigt.

Wasserbilanzkomponentenwerte im bebauten Zustand sollten gemäß dieser Richtlinie so nahe wie möglich an denen im unbebauten Zustand gehalten werden.

Eine Differenz von <10% für die einzelnen Komponenten ist anzustreben. Der Vergleich zwischen der Wasserbilanz im unbebauten und bebauten Zustand zeigt größere Abweichungen als 10%. Daher ist eine Anlage zur Niederschlagswassernutzung geplant, um den Direktabfluss zu reduzieren und die Verdunstungskomponente zu erhöhen.

Gemäß DWA-A 102-2 gehört Niederschlagswasser von Dachflächen ohne hohen Anteil gewässerschädlicher Substanzen zur Belastungskategorie I und kann ohne Vorbehandlung zur Bewässerung verwendet werden.

Das auf einer geplanten Gesamtdachfläche von ca. 11.000 m² gesammelte Wasser soll zur Bewässerung einer Fläche von 55.000 m² genutzt werden. Dadurch wird die Menge an Niederschlagswasser, die direkt abfließt, reduziert, während die Menge an verdunstendem Niederschlagswasser zunimmt. Diese Maßnahme verringert den Unterschied zwischen den Wasserbilanzkomponentenwerten im bebauten Zustand und im unbebauten Zustand.³⁷

7.6.3 Mögliche Bausteine des Entwässerungssystems

[Hinweis: Wird im weiteren Verfahren überarbeitet und aktualisiert.]

Gemäß DWA-A 102 ist eine Vorbehandlung von Niederschlagswasser vor der Ableitung in die Vorflut für Flächen der Kategorien 2 & 3 erforderlich. Im Untersuchungsgebiet fallen die Parkplatz- und Straßenflächen in diese Kategorie. Für die Niederschlagswasservorbehandlung wurden zwei mögliche Szenarien untersucht:

1. Vorbehandlung des gesamten anfallenden Niederschlagswassers: Bei der Vorbehandlung des gesamten anfallenden Niederschlagswassers wird ein größerer Wasserstrom als bei Szenario 2 behandelt. Aufgrund der Verdünnungseffekte des anfallenden Niederschlagswassers ist allerdings eine geringere Reinigungsleistung der Vorbehandlungsanlage erforderlich. Die Auslegung der Vorbehandlungsanlage für Szenario 1 ist in Anlage 2 enthalten.

³⁷ Vgl.: Entwässerungsstudie, ARCADIS (April 2023)



2. Vorbehandlung des anfallenden Niederschlagswassers der Kategorie 3: Bei der Vorbehandlung des anfallenden Niederschlagswassers der Kategorie 3 (behandlungsbedürftiges Niederschlagswasser) wird ein kleinerer Wasserstrom als bei Szenario 1 behandelt. Da das anfallende, behandlungsbedürftige Niederschlagswasser jedoch nicht verdünnt wird, ist eine höhere Reinigungsleistung der Vorbehandlungsanlage erforderlich.

Da das Niederschlagswasser der Kategorie 1 getrennt von dem Niederschlagswasser der Flächen der Kategorie 3 in Richtung des RRB II geführt werden muss, ist für dieses Szenario eine weitere Transportleitung zwischen den geplanten Gebäuden und der Einleitung in das Regenrückhaltebecken erforderlich.

7.6.4 Schmutzwasserentwässerung

In Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde kann das Schmutzwasser des Plangebietes an den öffentlichen Kanal in der südlich um das bestehende FOC verlaufenden Straße angeschlossen werden.

Im Zuge der Schmutzwasserentwässerungsplanung soll die Rückstauenebene des öffentlichen Kanals berücksichtigt werden und entsprechende Rückstausicherungen für unterhalb der Rückstauenebene liegende Entwässerungsgegenstände gem. den Anforderungen der DIN 1986-100 geplant werden.³⁸

7.6.5 Hochwasserrisiko

Das Plangebiet ist keinem Hochwasserrisiko durch Fließgewässer ausgesetzt.³⁹

7.6.6 Beurteilung der Versickerungsfähigkeit des Untergrundes

Für die Versickerung von nicht verunreinigtem Niederschlagswasser sind die Durchlässigkeit der im Untergrund anstehenden Locker- und Festgesteine sowie die Mächtigkeiten der Schichten über der Grundwasseroberfläche von wesentlicher Bedeutung.

Nach DWA-A 1384 kommen für Versickerungsanlagen Böden in Frage, deren Durchlässigkeitsbeiwerte im Bereich von $1 \cdot 10^{-6} \text{ m/s} < k_f < 1 \cdot 10^{-3} \text{ m/s}$ liegen. Weiterhin ist nach DWA-M 1535 bei unterirdischen Versickerungsanlagen ein Mindestabstand von 1,00 m zwischen der Sohle der Versickerungseinrichtung und dem mittleren Höchstgrundwasserstand (MHGW) einzuhalten. Dieser Abstand dient der Reinigung und Regeneration des zu versickernden Wassers vor dem Eintritt ins Grundwasser.

Damit die Bemessung der Versickerungsanlagen nach gleichen Voraussetzungen erfolgen kann, ist ein sog. Bemessungs- k_f -Wert zugrunde zu legen. Dieser ergibt sich, wenn der methoden-spezifische k_f - oder k -Wert mit einem empirisch ermittelten Korrekturfaktor multipliziert wird. Im vorliegenden Fall wurden die Durchlässigkeiten anhand von Erfahrungen abgeschätzt, so dass weitere Korrekturfaktoren nicht erforderlich sind. Das anstehende, unverwitterte Festgestein wurde nicht angetroffen. Eine eventuelle Klüftigkeit und damit verbundene Durchlässigkeit konnten somit nicht beurteilt werden. Mit Durchlässigkeiten von $k_f < 10^{-6} \text{ m/s}$ sind die anstehenden Böden für eine Versickerung aufgrund ihrer zu geringen Durchlässigkeit nicht geeignet.⁴⁰

7.6.7 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Die vorgenannten Untersuchungen belegen auf Basis vorliegender Kenntnisse die für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB).

³⁸ Vgl.: Entwässerungsstudie, ARCADIS (April 2023), vgl. Anlage 18.

³⁹ Vgl.: ebenda.

⁴⁰ Vgl.: Baugrunderkundung und Gründungsberatung, Ingenieurbüro Roth & Partner (14.02.2023), vgl. Anlage 19.



7.7 Städtebaulicher Immissionsschutz

7.7.1 Ausgangslage - Schalltechnische Untersuchung vorlaufend im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Erweiterung des ZFO Zweibrücken

In der zur Bauleitplanung zu fertigenden Expertise zum Städtebaulichen Immissionsschutz wird die aktuelle Situation im Plangebiet und im Umfeld hinsichtlich Verkehrslärm und Gewerbelärm aufbereitet. Auf dieser Grundlage werden anhand des Plankonzeptes dessen zukünftige Auswirkungen auf die Belange des Städtebaulichen Immissionsschutzes untersucht und beurteilt. Neben den Auswirkungen im Plangebiet selbst, wird untersucht, inwieweit eine räumlich weitergehende Beeinflussung zu besorgen ist.

Die Gewerbelärmeinwirkungen an den nächstgelegenen stöempfindlichen Nutzungen in der Umgebung des Plangebiets und die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse entlang der Hauptzufahrtsstraße zum Plangebiet würden erstmals im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Erweiterung des ZFO untersucht und beurteilt.

„In der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan „Designer Outlet Zweibrücken (DOZ) 1. Änderung / Freizeit- und Erlebnisbereich“ vom September 2003 wurden an bestehenden Wohngebäuden entlang der L 480 (Steinhauser Straße) als wesentlich zu beurteilende Verkehrslärmpegelerhöhungen prognostiziert. Insbesondere für diesen Straßenabschnitt sind im weiteren Verfahren Detailuntersuchungen zu den Auswirkungen der aktuellen Planung auf die Verkehrslärmverhältnisse durchzuführen.“

„Die relevanten Straßenabschnitte in der Umgebung des Bebauungsplans sind die L 700, L 480, L 471, BAB 8, K 74 sowie die Anbindungen an das ZFO. Für diese Straßen werden die Emissionspegel im Prognosenullfall und im Prognoseplanfall ermittelt und anhand der Differenzen gemäß 16. BImSchV die Veränderung der Verkehrslärmverhältnisse in der Umgebung des ZFO beurteilt. Als Ausgangsdaten für die Emissionsberechnungen der relevanten Straßenabschnitte werden die Verkehrsmengen der Potentialuntersuchung zur Erweiterung des Fashion Outlet Center Zweibrücken des Büros VERTEC vom September 2020 herangezogen.“

Der emissionsseitige Vergleich des Prognoseplanfalls mit dem Prognosenullfall ergibt, dass entlang der Straßen in der Umgebung im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenullfall durch die geplante Erweiterung des ZFO nur geringfügige Pegelerhöhungen von maximal 0,3 dB(A) entlang einzelner Straßenabschnitte zu erwarten sind.

Lediglich auf den westlichen Zufahrtsstraßen des ZFO – über den Londoner Bogen und den Prager Ring sind Verkehrslärmpegelerhöhungen von bis zu 2,2 dB(A) zu erwarten. Entlang dieser Straßenabschnitte befinden sich jedoch derzeit keine schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb der bestehenden Gewerbegebiete, die von den Verkehrslärmpegelerhöhungen betroffen sein könnten. Die prognostizierten Emissionspegelerhöhungen im Prognoseplanfall entlang der bestehenden Straßen in der Umgebung des Plangebiets (mit Ausnahme der Zufahrten West) von bis zu 0,3 dB(A) sind gemäß Kriterium 1 der 16. BImSchV als nicht wesentlich zu beurteilen.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens sind bei weiterer Konkretisierung der Erweiterungsplanungen Verkehrslärmuntersuchungen an den mit schutzbedürftigen Nutzungen flankierten Straßenabschnitten (noch) durchzuführen, um die Kriterien 2 und 3 der 16. BImSchV – Erreichen bzw. Überschreiten der Schwellenwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht – zu überprüfen.“ Sonstige erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Siedlungs- und Infrastrukturen sind nicht zu erwarten. ⁴¹

⁴¹ Vgl.: Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Erweiterung des ZFO Zweibrücken FIRU GfI, 2020, vgl. Anlage 20.



7.7.2 Luftschadstoffe

Auf Ebene der Bauleitplanung ist zu klären, inwieweit durch die geplante Umsetzung des Projekts am Standort human-bioklimatische Veränderungen im Untersuchungsraum zu erwarten sind. Zugleich ist die plangebende Gemeinde im Rahmen der Bauleitplanung dazu angehalten, sowohl die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse als auch die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB). Der Bauleitplanung kommt aufgrund ihrer Langfristigkeit eine erhebliche Bedeutung für den vorsorgenden Immissionschutz zu.

Im Rahmen der geplanten baulichen Umsetzung obliegt es dem plangebenden Zweckverband, die Belange des Umweltschutzes einzubeziehen, insbesondere die Auswirkungen auf die Luft (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. a) BauGB) sowie die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. h) BauGB). Dementsprechend waren durch Einholung eines Fachgutachtens „Erweiterung Factory Outlet Center Zweibrücken Luftschadstoffe“ des Fachbüros Lohmeyer GmbH (vgl. Anlage 19) die für die gemeindlichen Prüfungen und Bewertungen im Zusammenhang mit der Emission von Luftschadstoffen aus den Plangebieten und der hieraus resultierenden Immissionsbelastung benötigten fachlichen Grundlagen im Rahmen der Bauleitplanung aufzubereiten.

In diesem Kontext wurde geprüft, wie hoch die Konzentrationen der Luftschadstoffe (Immissionen) unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung sind. Durch den Vergleich der Schadstoffkonzentrationen mit schadstoffspezifischen Beurteilungswerten, z. B. Grenzwerten, die vom Gesetzgeber zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt sind, werden Rückschlüsse auf die Luftqualität gezogen. Für den Kfz-Verkehr relevant ist v. a. die 39. BImSchV, die bei unveränderten Grenzwerten für NO₂ und PM₁₀ die 22. BImSchV (2007) ersetzt.

Die vorliegende Untersuchung konzentriert sich in Form einer Schadstoffleitkomponentenbetrachtung unter Berücksichtigung der o. g. Grenzwerte und der derzeitigen Konzentrationsniveaus auf die v. a. vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickstoffoxide und Feinstaubpartikel (PM₁₀, PM_{2.5}). Im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kfz-Verkehr sind die Schadstoffe Benzol, Blei, Schwefeldioxid SO₂ und Kohlenmonoxid CO von untergeordneter Bedeutung. Für Stickstoffmonoxid NO gibt es keine Beurteilungswerte. Die Beurteilung der Schadstoffimmissionen erfolgt durch Vergleich relativ zum entsprechenden Grenzwert.

Zu betrachten war der Planfall mit geplanter Erweiterung und, um Be- und Entlastungseffekte aufzeigen zu können, der Prognosenullfall ohne bauliche Änderungen. In der weiteren Umgebung des Factory Outlet Centers sind ausgewiesene Vegetationsflächen (FFH-Gebiete) gelegen, die als empfindlich gegenüber luftseitigem Stickstoffeintrag eingestuft sind. Für diese Vegetationsflächen waren die verkehrsbedingten Stickstoffeinträge zu prognostizieren. Ergänzend waren Aussagen zur verkehrsbedingten CO₂-Freisetzung für den Planfall auszuarbeiten.

Für die Berechnung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe wurden die Schadstoffaufkommen durch den Verkehr auf den bestehenden Straßen mit dem Straßennetzmodell PROKAS betrachtet. Aus den übergebenen Verkehrsbelegungsdaten wurden unter Berücksichtigung der vom Umweltbundesamt veröffentlichten aktuellen Emissionsfaktoren (HBEFA4.2, Stand 2022) für das Bezugsjahr 2023 und der entsprechenden Kfz-Flottenzusammensetzung die Emissionen auf allen Straßenabschnitten für den Prognosenullfall, d. h. dem Straßennetz ohne bauliche Änderungen, und den Planfall mit geplanter Erweiterung des Factory Outlet Centers berechnet. Die Ausbreitungsrechnungen wurden unter Berücksichtigung der lokalrepräsentativen Windstatistik und der aus Messungen abgeleiteten Luftschadstoffhintergrundbelastung durchgeführt.

Für den Prognosenullfall sind die höchsten NO₂-Gesamtbelastungen entlang der bestehenden Autobahn A 8 mit NO₂-Immissionen bis 28 µg/m³ am Fahrbahnrand prognostiziert.

Entlang der L 480 von der Anschlussstelle bis zum Factory Outlet Center sind aufgrund von Überlagerungswirkungen der verkehrsbedingten Freisetzung der A 8, der L 480 sowie der Kreisverkehre flächig NO₂-Immissionen bis 24 µg/m³ berechnet. Entlang der Europa Allee (L 700) westlich des Factory



Outlet Centers und im Bereich der bestehenden Stellplatzanlagen des Factory Outlet Centers sind NO₂-Immissionen bis 17 µg/m³, nahe des nördlichen Kreisverkehrs bis 20 µg/m³ ermittelt.

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit entscheidend ist, ob die ermittelten Immissionen zu Überschreitungen der Grenzwerte an beurteilungsrelevanten Gebäuden, z. B. Wohnbebauung, führen. An der zum Factory Outlet Center und den zuführenden Straßen nächstgelegenen beurteilungsrelevanten Bebauung sind im Prognosenullfall NO₂-Gesamtbelastungen unter 17 µg/m³ berechnet. Der geltende Grenzwert der 39. BImSchV für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ wird im Prognosenullfall im Bezugsjahr 2023 an der bestehenden Bebauung im Betrachtungsgebiet deutlich unterschritten.

Auch im Planfall werden die deutlichsten NO₂-Immissionen entlang der Autobahn A 8 mit Konzentrationen bis 28 µg/m³ berechnet. Entlang der L 480 von der Anschlussstelle bis zum Factory Outlet Center sind flächig NO₂-Immissionen bis 24 µg/m³ mit geringen Erhöhungen gegenüber dem Prognosenullfall berechnet. Entlang der Europa Allee (L 700) westlich des Factory Outlet Centers und im Bereich der Stellplatzanlagen sind NO₂-Immissionen bis 17 µg/m³, nahe des nördlichen Kreisverkehrs bis 20 µg/m³ mit geringen Erhöhungen gegenüber dem Prognosenullfall ermittelt; das trifft auch auf Abschnitte der L 700 südlich des Factory Outlet Centers zu.

An der zum Factory Outlet Center und den zuführenden Straßen nächstgelegenen beurteilungsrelevanten Bebauung sind auch im Planfall mit Erweiterung des Factory Outlet Centers NO₂-Gesamtbelastungen unter 17 µg/m³ bei geringen Erhöhungen gegenüber dem Prognosenullfall berechnet. Der geltende Grenzwert der 39. BImSchV für NO₂-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ wird im Planfall im Bezugsjahr 2023 an der bestehenden Bebauung im Betrachtungsgebiet deutlich unterschritten.

Die höchsten PM₁₀-Gesamtbelastungen werden im Prognosenullfall entlang der bestehenden Autobahn A 8 mit PM₁₀-Jahresmittelwerten bis 16 µg/m³ prognostiziert. Entlang der L 480 und der L 700 sind am Fahrbahnrand überwiegend mit der Hintergrundbelastung vergleichbare PM₁₀-Konzentrationen ermittelt.

Auch im Planfall werden die deutlichsten PM₁₀-Immissionen entlang der Autobahn A 8 mit Konzentrationen bis 16 µg/m³ berechnet. Entlang der L 480 und der L 700 sind auch im Planfall am Fahrbahnrand überwiegend mit der Hintergrundbelastung vergleichbare PM₁₀-Konzentrationen ermittelt; die Änderungen der PM₁₀-Jahresmittelwerte gegenüber dem Prognosenullfall sind als gering zu bezeichnen.

Damit sind im Planfall und im Prognosenullfall an der bestehenden Bebauung und innerhalb des Betrachtungsgebietes PM₁₀-Jahresmittelwerte prognostiziert, die den geltenden Grenzwert der 39. BImSchV für PM₁₀-Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ und den Schwellenwert von 29 µg/m³ im Jahresmittel zur Ableitung der PM₁₀-Kurzzeitbelastung (mehr als 35 Tage pro Jahr mit PM₁₀-Tagesmittelwerten über 50 µg/m³) im Betrachtungsgebiet deutlich unterschreiten. Für PM_{2.5}-Jahresmittelwerte werden der seit dem Jahr 2015 geltende Grenzwert von 25 µg/m³ gemäß 39. BImSchV und der Richtgrenzwert von 20 µg/m³ sowohl im Prognosenullfall als auch im Planfall im Bezugsjahr 2023 im Untersuchungsgebiet deutlich unterschritten.

Die Berechnungen für die FFH-Flächen und das Naturschutzgebiet Wahlbacher Heide ergeben, dass für NO_x-Jahresmittelwerte der kritische Wert zum Schutz der Vegetation von 30 µg/m³ im Jahresmittel im Prognosenullfall und im Planfall 2030 unterschritten wird.

Im Planfall 2030 sind in den FFH-Flächen und in dem Naturschutzgebiet Wahlbacher Heide nahe der A 8 nur geringe Zunahmen der verkehrsbedingten Stickstoffeinträge unter 0.3 kg/(ha*a) berechnet.

Die CO₂-Bilanz für das lokale Straßennetz beim Factory Outlet Center ergibt für den Planfall 2030 eine CO₂-Freisetzung von ca. 21 728 Tonnen pro Jahr. Das entspricht gegenüber dem Prognosenullfall einer verkehrsbedingten CO₂-Zunahme um 1.2% auf dem lokalen Straßennetz und kann für das lokale Straßennetz als Verzögerung des Erreichens des Minderungsziel des Klimaschutzgesetzes (KSG, 2019) um weniger als 4 Monate aufgefasst werden.



7.7.3 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Die vorbenannten Untersuchungen belegen auf Basis vorliegender Kenntnisse die für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB).

7.8 Regionalwirtschaftliche und touristische Effekte

Planungsziel des Plangebers und auch das Ziel der Betreiberin ist es - neben den marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten – regionalwirtschaftliche und touristische Synergieeffekte zu generieren (vgl. Kap. 1). Zukünftig werden Kunden - insbesondere aus dem mittleren und fernerem Einzugsbereich – aufgrund eines geänderten Konsumentenverhaltens (u.a. Onlinehandel) nicht mehr „nur“ wegen eines Factory Outlet Centers weitere Strecken anreisen.

Das ZFO und seine Standortregion sollen deshalb eine Destination werden, in der neben dem ZFO als Besuchermagneten auch zahlreiche ergänzende Angebote in der Standortregion geschaffen werden. Damit sollen die Aufenthaltsdauer der ZFO-Kunden in der Region verlängert und das Shopperlebnis mit den Kernsegmenten der Region (Naturtourismus, Wandern, Radfahren etc.) verbunden werden. Hierzu wurde seitens der Betreiberin auch die Homepage ergänzt und man erhält vor Ort in der Center-Information zusätzliche Informationen u.a. zu Sehenswürdigkeiten, Events und Hotels. Darüber hinaus sind zur Stärkung der Region bereits konkrete Kooperationen angedacht bzw. werden diese z.T. schon durchgeführt:

- E-Bike Ladestationen für Fahrradtouristen (mit Versand der eingekauften Ware)
- (Premium)Wohnmobilstellplätze
- Sponsoring von Partnern und von Events, z.B. Sponsoring von Pferderennen in Zweibrücken zum 200-jährigen Jubiläum
- Kooperationen mit z.B. Hotels, Golfplätzen in der Region
- Angebot für lokale (Schuh)Marken, touristische Vermarktung der Bedeutung von
- Schuhen für den Landkreis und die Region
- Events in der Stadt Zweibrücken, z.B. Pferderennen in Zweibrücken

Im Hinblick auf die Bedeutung des Zweibrücken Fashion Outlet für die regionale Wirtschaft und bestehende positive Wechselwirkungen mit der Tourismuswirtschaft in der Region wurde zudem eine Wirtschafts- und Tourismusstudie erstellt (vgl. Anlage 21).⁴²

7.8.1 Touristische Effekte

Das Zweibrücken Fashion Outlet stellt eine shoppingtouristische Destination dar. In den Bereichen westlich und südlich des Outlet Centers sind verschiedene mittelständische Gewerbegebiete angesiedelt. „In unmittelbarer Nachbarschaft zum Zweibrücken Fashion Outlet befinden sich ein Indoor-Freizeitpark (World of Fun Zweibrücken mit Eishalle, Indoor-Spielplatz, Bowlingcenter, Minigolf und Gastronomie) und eine Indoor E-Kartbahn, die auch Tagungsräume anbietet.“⁴³

„Weiter südlich liegt östlich der Europa Allee das Gelände des Flughafens Zweibrücken, der noch als Sonderlandeplatz für Privat- und Geschäftsflugzeuge ohne Betriebspflicht genutzt wird. Als Teil eines touristischen Nutzungskonzeptes zur Wiederbelebung des Flughafens werden im Rahmen eines Kooperationsvertrages zwischen dem Outletbetreiber (VIA Outlets Zweibrücken B.V) und dem Betreiber des Flughafens an verkaufsoffenen Sonntagen mehrmals pro Jahr Rundflüge über Zweibrücken organisiert.“⁴⁴

⁴² Vgl.: iq Projektgesellschaft, 2020 (vgl. Anlage 21)

⁴³ Vgl. Ebenda.

⁴⁴ Vgl.: iq Projektgesellschaft, 2020 (vgl. Anlage 21)



Im Rahmen eines Rebrandings wurde das ZFO 2017 umstrukturiert und aufgewertet. Dazu gehörten u.a. Veränderungen an der Architektur der Gebäude und Verkleinerungen der Ladeneinheiten mit dem Ziel, einen hochwertigeren Markenmix zu generieren und die Attraktivität für Besucher aus einem großen Einzugsgebiet weiter zu steigern.

Durch die geplante ZFO-Erweiterung soll das Center konkurrenzfähig weiterentwickelt werden und die Marktposition gegenüber den Konkurrenzstandorten in Frankreich (Roppenheim The Style Outlets mit insgesamt ca. 22.000 m² Verkaufsfläche, Marques Avenue Telange mit insgesamt ca. 16.000 m² Verkaufsfläche⁶¹) sowie dem Konkurrenzstandort in Montabaur (mit insgesamt ca. 10.000 m² Verkaufsfläche - eine Erweiterung auf insgesamt ca. 21.800 m² Verkaufsfläche ist geplant) zu behaupten. Zudem sollen durch die Erweiterung etwa 329 neue Arbeitsplätze in den neuen Ladengeschäften und Gastronomiebetrieben entstehen.

Darüber hinaus nimmt das ZFO Funktionen im Tourismus der Standortregion wahr. U.a. wirkt es als Besuchermagnet, der speziell die Zielgruppen Shoppingtouristen und Smart-Shopper als Tagesausflügler nach Zweibrücken zieht, als zusätzliches touristisches Angebot der Standortregion für die bestehende touristische Nachfrage und als attraktive Möglichkeit für eine Unterbrechung der Autoreise aufgrund der guten Lage an der A 8.⁴⁵

Ferner übernimmt das Outlet Center resp. dessen Betreiber VIA Outlets auch die Funktionen als Image-träger, Werbeträger und Marketingpartner sowie als Präsentations- und Informationsplattform mit dem Ziel, potenzielle ZFO-Besucher mit den verschiedenen weiteren Angeboten der umliegenden Tourismusregionen zu vernetzen. Es bestehen zahlreiche Kooperationen mit den zuständigen Organisationen/Vereinen der umliegenden Tourismusregionen.⁴⁶ Empfehlungen zur Intensivierung der Synergien im regionalen Tourismus sind gutachterlich ermittelt worden.⁴⁷

7.8.2 Regionalwirtschaftliche Effekte

Die Abschätzung der regionalökonomischen Effekte basiert auf einer Analyse von Daten, die von der VIA Outlets Zweibrücken B.V für das Jahr 2019 zu Ausgaben für bezogene Lieferungen und Leistungen, zu Beschäftigten und zum Besucheraufkommen zur Verfügung gestellt wurden (vgl. Anlage 21).

Durch die Erweiterung des ZFO werden etwa 329 neue Arbeitsplätze in den Ladeneinheiten und den Gastronomiebetrieben geschaffen, davon 34 % Vollzeitarbeitsplätze, ca. 41 % Teilzeitarbeitsplätze und etwa ein Viertel in Form von geringfügiger Beschäftigung. Mit der Vergrößerung der Verkaufsfläche sollen auch hochwertige internationale Markenhersteller angesiedelt werden und im Ergebnis eine höhere Besucherzahl pro Jahr erreicht werden. Zudem entstehen mit der geplanten Erweiterung zusätzliche Wertschöpfungseffekte durch Investitionen, wobei aufgrund von vorgeschriebenen europaweiten Ausschreibungen knapp 25 Prozent der Investitionssumme ins europäische Ausland abfließen könnten. Trotzdem ergeben sich unter dem Ansatz branchenspezifischer Wertschöpfungsquoten in der Standortregion insgesamt Wertschöpfungseffekte in Höhe von 19,6 Millionen € (Saarland: ca. 11,4 Mio. €, Rheinland-Pfalz: ca. 8,4 Mio. €).⁴⁸

„Durch die Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlets würden in der Standortregion Wertschöpfungseffekte in Höhe von ca. 27,1 Millionen Euro ausgelöst werden. Diese Wertschöpfungseffekte resultieren zum größten Teil aus den direkten und indirekten Effekten der in der Standortregion verausgabten Investitionskosten für die Erweiterung. Die Ausgaben für Löhne- und Gehälter zusätzlicher Mitarbeiter sowie die Ausgaben von zusätzlichen Besuchern des Zweibrücken Fashion Outlets außerhalb des Outlet Centers bewirken kleinere zusätzliche Wertschöpfungseffekte.“⁴⁹

⁴⁵ Vgl. Ebenda 2020.

⁴⁶ Vgl. Ebenda, 2020.

⁴⁷ Vgl. Ebenda, 2020.

⁴⁸ Vgl. Ebenda, 2020.

⁴⁹ iq Projektgesellschaft, 2020.



„Die daraus resultierenden, über Äquivalente für Bezieher eines Primäreinkommens bzw. über Vollzeitarbeitsplatzäquivalente rechnerisch bestimmten potenziellen Beschäftigungseffekte belaufen sich auf 589 Vollzeitverhältnisse bzw. 1.132 theoretische Bezieher eines Statistische Primäreinkommens.“⁵⁰

„Die fiskalischen Effekte aus der Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlets in Form von zusätzlichem Steueraufkommen summieren sich (ohne Steuern aus zusätzlichem Einzelhandelsumsatz) für die Stadt- und Landkreise in der Standortregion auf ca. 0,8 Millionen Euro (ohne Einnahmen aus Grundsteuer und Gewerbesteuer).“⁵¹

„Die Haushalte der Bundesländer profitieren aufgrund der höheren Anteile an Einkommens- und Umsatzsteuer etwas mehr von den fiskalischen Effekten, auf das Saarland entfallen ca. 1,33 Millionen Euro, auf Rheinland-Pfalz ca. 1,39 Millionen Euro.

Zusätzlich profitieren die Stadt Zweibrücken und das Bundesland Rheinland-Pfalz von Anteilen an der Umsatzsteuer, die aus dem im Zweibrücken Fashion Outlet zusätzlich erzielten Einzelhandelsumsatz anfällt. Der jährliche Einzelhandelsumsatz im Zweibrücken Fashion Outlet wird sich nach Angaben von ecostra um ca. 56,9 Millionen Euro pro Jahr erhöhen (vgl. ecostra 2019, S. 157).“⁵²

„Bei den fiskalischen Effekten, die für die Stadt Zweibrücken resultieren, sind darüber hinaus auch mögliche Erträge aus höheren Grund- und Gewerbesteuereinnahmen zu berücksichtigen.“⁵³

7.8.3 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Die vorbenannte belegt die für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung auf Basis vorliegender Kenntnisse hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB).

7.9 Naturschutz, Artenschutz, Landschaft/Ortsbild

Gemäß § 1a Abs. 3 Satz 1 BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB bezeichneten Bestandteilen in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Die mit der Umsetzung der Bauleitplanung einhergehenden Eingriffe in den Lebensraum von artenschutzrechtlich relevanten Tierarten sind zudem zu untersuchen. Auch wenn die artenschutzrechtlichen Vorschriften auf die Verwirklichungshandlung bezogen sind, dürfen der Bauleitplanung – in Bezug auf das Gebot der Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB – keine unüberwindbaren artenschutzrechtliche Hindernisse entgegenstehen. Demzufolge ist bei der Aufstellung des vorliegenden Bauleitplans im Rahmen einer artenschutzfachlichen Beurteilung zu prüfen, ob die Umsetzung des Plans zwangsläufig an artenschutzrechtlichen Hindernissen scheitern muss.

Auf Ebene der Bauleitplanung ist also zu klären, inwieweit durch die geplante Umsetzung des Projekts am Standort Belange des Natur- und Artenschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB), des Landschafts- und Ortsbildes sowie der Verschattung (§1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB) betroffen sind. Im Rahmen der bauleitplanerischen Konzeption zum künftigen Umgang mit den o.g. Belangen wurden fachgutachterlich nachfolgende Themenfelder im Rahmen des Umweltberichts begleitet, ausgearbeitet sowie in Bezug auf die planerische Umsetzung bewertet.

An dieser Stelle wird auf den aktuellen Stand des Umweltberichts der L.A.U.B. Ingenieursgesellschaft mbh verwiesen (Teil B der vorliegenden Begründung).

⁵⁰ ebenda, 2020.

⁵¹ ebenda, 2020.

⁵² ebenda, 2020.

⁵³ ebenda, 2020.



7.9.1 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Mit der angestrebten baulichen Entwicklung gehen Lebensräume heimischer Tierarten verloren. Besonders planungsrelevant sind diesbezüglich die Artengruppe der Vögel und der Reptilien, da es für diese Artengruppen zu Betroffenheiten von Fortpflanzungsstätten kommt. Die vorgenannten Untersuchungen belegen auf Basis vorliegender Kenntnisse gleichwohl die für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB). Im Hinblick auf die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist für die vorgesehene Planung nicht der tatsächliche Zustand maßgebend, sondern das bestehende Baurecht.

7.10 Klimawandel und Klimaanpassung

7.10.1 Ausgangslage - Machbarkeitsstudie für PV-Anlagen/ Künftiger Stromverbrauch der Anlage Gutachterliche Untersuchung

Eine Studie aus dem Jahr 2022 untersucht die Machbarkeit von PV-Anlagen (vgl. Anlage 17) auf dem aktuellen Gebäudebestand des ZFO und gibt einen Ausblick auf mögliche Installationen auf den Erweiterungsflächen.

Die bestehenden Dächer haben eine Fläche von 40.000 m² und bieten Potenzial zur Nachrüstung von PV-Anlagen. Zu berücksichtigen ist hier jedoch, das Alter und der Zustand, sowie die Form der Dächer. Die zulässige statische Ersatzlast auf den Trapezflächen (0,15-0,2 kN/m²) würde ausreichen, um die Installation von bündig montierten PV-Paneelen auf den Metallfalzdächern zu ermöglichen.

Die Studie empfiehlt, die größten Mieter anzusprechen und ihnen einen Überblick über die potenziellen Vorteile einer PV-Anlage zu geben. Auf die 20 größten Mieter entfallen 2,9 GWh bzw. 36% des gesamten erwarteten Mieterstromverbrauchs. Anstatt jede PV-Anlage einzeln zu installieren, wäre es effizienter zu warten, bis eine kritische Masse erreicht ist.

Auf Grundlage der ersten Entwicklungsentwürfe wird geschätzt, dass die Erweiterung des ZFO genügend Dachfläche bieten würde, um bis zu 379 kWp PV-Dachanlagen zu installieren. Die Erweiterung des Parkplatzes würde genügend zusätzlichen Platz für die Installation von bis zu 2.150 kWp Carport-PV bieten.

Die PV-Studie gibt einen Ausblick auf den möglichen künftigen Stromverbrauch des ZFO. Der kombinierte Stromverbrauch für die Erweiterung wird auf 2.840 MWh geschätzt. In diesem Fall würde die Erweiterung 25% des gesamten Stromverbrauchs der Anlage ausmachen.

Die Elektrifizierung der derzeitigen Wärmeversorgung hat das Potenzial, die Treibhausgasemissionen des ZFO zu verringern und erhebliche wirtschaftliche Einsparungen zu erzielen. Die Studie hat die zusätzliche elektrische Last untersucht, die mit der Installation von Luft-Wärmepumpen verbunden wäre.

Der kombinierte Fernwärmeverbrauch lag im Jahr 2019 bei 11,1 GWh. Würde die derzeitige Fernwärmeversorgung durch eine alternative Form der elektrifizierten Heizung ersetzt, würde diese einen zusätzlichen Strombedarf von 3,6 GWh für das ZFO bedeuten.

Der neue Strombedarf der Wärmepumpen könnte teilweise durch eine Solar-PV-Anlage gedeckt werden, wenn diese entsprechend dimensioniert würde (700 kWp).

Sollte ein neues elektrisches Heizsystem installiert werden, wäre eine Carport-PV-Anlage wahrscheinlich besser geeignet. Das ZFO-Gelände ist sehr weitläufig und die Verbindung von PV-Dachanlagen mit einem zentralen Heizsystem würde sehr lange Kabelwege erfordern, die sich als kostspielig erweisen und gegen die Best-Practice-Richtlinien für die Elektroplanung verstoßen würden.⁵⁴

⁵⁴ Vgl. Detailed Solar PV Feasibility Assessment, Zweibrücken Fashion Outlet, 2022, Longevity Power Positive Energy, Anlage 17.



7.10.2 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Die vorbenannte Untersuchung belegt auf Basis vorliegender Kenntnisse die für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB).

7.10.3 Klimabelange

Den Erfordernissen des Klimaschutzes soll bei der Aufstellung von Bauleitplänen sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden (§1a Abs. 5 BauGB). Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen das Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität bis 2045 und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 1 Satz 1 KSG).

Nach § 1 Abs. 5 BauGB (sog. Klimaschutzklausel) soll das Klima geschützt und dem Klimawandel Rechnung getragen werden. § 1a Abs. 5 BauGB konkretisiert die in § 1 Abs. 4 Satz 2 BauGB als Leitvorstellung enthaltene Forderung, „den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung zu fördern. Diese Anforderungen werden in § 1 a Abs. 4 BauGB als Grundsatz der Bauleitplanung aufgegriffen, was einerseits ihre Wirkung, weil nunmehr der Abwägung unterworfen, relativiert, andererseits aber hinsichtlich der nun notwendigen Ermittlungen und Bewertungen nach § 2 Abs.3 und 4 BauGB vertieft.

Der Klimaschutz ist auch Gegenstand der Planungsleitlinie in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB. Das Klima gehört zu den Umweltgütern. Veränderungen des Klimas aufgrund der Bauleitplanung können sich auch auf den Naturhaushalt auswirken. Der Klimaschutz ist auch im Zusammenhang mit dem Schutz von Luftverunreinigungen nach § 1 Abs. 6 Nr.7 zu sehen. Für den Schutz des örtlichen Klimas sind auch andere Faktoren maßgebend, z.B. die Beeinträchtigung der Luftströme durch eine „Riegelbebauung“. Ein wesentlicher Beitrag zum Schutz des Klimas wird durch die Nutzung erneuerbare gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB geleistet.

Schutzgut des § 1 Abs. 5 Satz 2 ist das Klima im meteorologischen Sinne. Dieses umfasst die „Gesamtheit der Witterungserscheinungen, die den mittleren Zustand der Atmosphäre einer geografischen Lage über einen größeren Zeitraum hinweg kennzeichnen.“⁵⁵

Im Hinblick auf die räumliche Dimension des Klimas werden insbesondere unterschieden:

- das großräumige Klima (Makroklima)
- das örtliche Klima (Ortsklima)
- und das Mikroklima.

„Makroklima“ oder Großklima bezeichnet das Klima einer größeren Region mit einer Ausdehnung von mehr als 500 Kilometern. Es umfasst aber auch Zusammenhänge, die kontinentale oder globale Ausbreitung haben, z.B. Klima eines Ozeans oder Kontinents. Ebenso zu den Makroklimaten zählen die klimatischen Besonderheiten von Ländern oder großer Regionen.

Das „örtliche Klima“ in einem Ort („Stadtklima“), in Ortsteilen oder in bestimmten Ortslagen (Talkessel, Berghang) wird durch die Lage der Gemeinde bzw. Ortsteil (z.B. Lage am Meer, am Fluss, im Gebirge), die topografischen Verhältnisse (z.B. Talkessel), die vorherrschende Windrichtung, die Häufung bestimmter Wetterlagen (z.B. Inversionswetterlagen), die örtliche Vorbelastung der Luft, die Siedlungsstruktur, den Pflanzenbewuchs, die Architektur, die Baumaterialien und andere Faktoren örtlicher Art bestimmt. Beim Schutz des örtlichen Klimas geht es weniger um die Vermeidung oder Minderung von Erwärmung der Atmosphäre oder den Eintrag von Luftschadstoffen im Allgemeinen, vielmehr soll ein

⁵⁵ Mitschang in Mitschang (Hrsg.), Klimaschutz und Energieeinsparung in der Stadt- und Regionalplanung, Berliner Schriften zur Stadt- und Regionalplanung, Bd. 7 (2009), S. 156 m. w. N.



für das Wohnen und Arbeiten angenehmes Klima im örtlichen Bereich angestrebt werden. Zum angenehmen Klima gehört z.B. die Zufuhr von Frischluft, die Reduzierung von schwüler Wärme an heißen Tagen und der Abbau von hoher Luftfeuchtigkeit.

Der Begriff „Mikroklima“ bezeichnet das Klima im Bereich der bodennahen Luftschichten bis etwa zwei Meter Höhe oder das Klima, das sich in einem umrissenen Bereich (zum Beispiel zwischen Gebäuden) ausbildet.

§ 1 a (5) BauGB verfolgt ein doppeltes Ziel:

- Schutz des Klimas vor schädlichen Veränderungen als Folge einer Bauleitplanung, insoweit soll dem Klimawandel entgegengewirkt werden;
- Schutz der Umweltgüter, insbesondere des Menschen und seiner Gesundheit sowie der Bevölkerung insgesamt, der Kulturgüter und sonstigen Sachgütern vor Auswirkungen eines unabwendbar eintretenden Klimawandels; insoweit soll die Bauleitplanung der Anpassung an den Klimawandel dienen.

Erreicht werden soll die Minimierung des Klimawandels, insbesondere die menschengemachte globale Erwärmung und die Anpassung der städtebaulichen Verhältnisse und Entwicklungen an den fortschreitenden, unvermeidlichen und nicht mehr zu beeinflussenden Klimawandel.

Möglichkeiten und Maßnahmen der Bauleitplanung:

Allgemeiner Klimaschutz:

Den Erfordernissen des allgemeinen Klimaschutzes soll nach § 1a Abs. 5 BauGB durch Maßnahmen Rechnung getragen werden, die dem Klimawandel entgegenwirken: Erreicht werden soll die Minimierung der durch Menschen verursachten globalen Erwärmung, z.B. durch Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen.

Lokaler Klimaschutz:

Ein rechtfertigender Anlass konkreter Art für klimabezogene Darstellungen und Festsetzungen kann sich aus den Besonderheiten der örtlichen Situation oder aus speziellen Entwicklungszielen der plangebenden Institution ergeben. Beispiele hierfür sind:

- Freihalten von Schneisen für Luftströmungen, die dem Luftaustausch bzw. der Durchlüftung dienen,
- Erhaltung oder Förderung des Waldes oder der Grünflächen als „grüne Lungen“ zur Frischluft- oder Kaltluftproduktion,
- Erhaltung oder Förderung von Wasserflächen für die Erzeugung von Kaltluft,
- Schutz von negativen Wind- und Wettereinflüssen, „Windbremsen“
- Begrenzung der Schadstoffemissionen durch luftverunreinigende Stoffe.

Die Gründe für klimabezogene Darstellungen und Festsetzungen können sich auch aus einem kommunalen Klimaschutzkonzept ergeben.

Dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel kommen in der bauleitplanerischen Abwägungsentscheidung nach § 1 Abs. 7 BauGB abstrakt gesehen kein Vorrang vor anderen Belangen zu. Ein Optimierungsgebot liegt nicht vor. Das Gewicht des Klimaschutzes bestimmt sich vielmehr im Hinblick auf die konkrete Planungssituation. Es ist bei konkreter Betrachtung umso größer, je stärker die konkrete Örtlichkeit betroffen ist. Es wird geringer, je weiter sich die Auswirkungen vom Ort des Eingriffs entfernen und sich der Atmosphäre „verflüchtigen“.



Im Ergebnis sind die Einflussmöglichkeiten der Bauleitplanung auf Klimaschutz und Klimawandel als relativ gering einzuschätzen. Bei einer klimagerechten Bauleitplanung gilt es, Kenntnisse über die Wirkungszusammenhänge in der Planungspraxis konsequent umzusetzen.⁵⁶

Mit Blick auf den planerischen Handlungsbedarf sollten folgende Ziele klimagerechter Planung verfolgt werden:

- Verbesserung der Aufenthaltsbedingungen bzgl. des Behaglichkeits-/Bioklimas
- Verbesserung der Siedlungsdurchlüftung
- Förderung der Frischluftzufuhr durch lokale Windsysteme
- Verminderung der Freisetzung von Luftschadstoffen und Treibhausgasen
- Ermittlung und sachgerechte Bewertung vorhandener oder zu erwartender Belastungen
- Sachgerechte Reaktion auf Belastungssituationen durch Anpassung von Nutzungskonzepten

Insbesondere die Verbesserung der Aufenthaltsbedingungen gewinnt durch die sich abzeichnenden Folgen des Klimawandels noch an Bedeutung, beispielsweise hinsichtlich der Ausbildung von Wärmeinseln in dicht bebauten Gebieten und möglicher planerischer Gegenmaßnahmen.

Als Folge baulicher Maßnahmen treten in der Regel nur sehr geringe örtliche Veränderungen des Klimas auf. Kleinräumige Veränderungen des Klimas als Folge einer Nutzungsänderung haben nur dann planungsrelevante Bedeutung, wenn sich damit wertende Begriffe wie "vorteilhaft" oder "nachteilig" verbinden lassen. Da eine universell gültige Bewertung des Klimas nicht existiert, ist es oft schwer zu beurteilen, ob durch ein Planungsvorhaben klimatische Unzutraglichkeiten zu erwarten sind.⁵⁷

Klima in Zweibrücken⁵⁸

Die Stadt Zweibrücken liegt in der Westpfalz auf der Westricher Hochfläche, unmittelbar an der Grenze zum Saarland. Der Westrich ist Teil des Pfälzisch-Saarländischen Muschelkalkgebiets. Die Landschaft zeigt einen ausgeprägten, regelmäßigen Wechsel von scharf abgesetzten, bewaldeten Tälern und ackerbaulich genutzten Hochflächen. Nach Nordwesten und nach Norden fällt die Hochfläche in einer markanten Schichtstufe ab, während der östliche Rand einen fließenden Übergang des Muschelkalkplateaus in den Buntsandstein des Pfälzerwaldes darstellt. Der Westrich liegt in der gemäßigten Klimazone im Übergangsbereich zwischen atlantischem und kontinentalem Klima. Die Jahresmitteltemperatur beträgt zwischen 7,5 und 9,5 °C und der mittlere Jahresniederschlag liegt zwischen 775 und 1.125 mm.

Die Jahresdurchschnittstemperatur in Zweibrücken lag für den 30-jährigen Bezugszeitraum 1971 bis 2000 bei 9,0 °C und ist im jüngsten 30-jährigen Mittel 1989 bis 2018 bereits auf 9,7 °C angestiegen. Der Klimawandel bewirkt eine signifikante Erhöhung der Temperaturen in Zweibrücken. Die zehn wärmsten Jahre wurden alle seit den 1990er Jahren verzeichnet. Das Jahrzehnt 2011 bis 2020 wird das mit großem Abstand wärmste Jahrzehnt seit Aufzeichnungsbeginn. Das wärmste je gemessene Jahr ist 2018 mit einer mittleren Jahrestemperatur von 11,2 °C in Zweibrücken, also bereits 2,2 °C über dem langjährigen Mittel.

⁵⁶ Vgl.: Gierke/ Schmidt-Eichstaedt: Die Abwägung in der Bauleitplanung – Gestaltungsspielräume – Grenzen – Direktiven, W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart 1. Auflage 2019

⁵⁷ Vgl.: Städtebauliche Klimafibel, Empfehlungen für die Planung unter: <https://www.staedtebauliche-klimafibel.de/?p=62&p2=6>. (abgerufen am 10.09.2024).

⁵⁸ Vgl.: Abschlussdokumentation im Projekt KlimawandelAnpassungsCOACH RLP, Modellkommune Stadt Zweibrücken, abrufbar unter: klimawandel-rlp.de/fileadmin/website/klimakompetenzzentrum/Klimawandelinformationssystem/Anpassungsportal/Anpassungscoach/Abschlussdokumentationen_Kommunen/KlimaCoach_Abschlussdokumentation_Zweibruecken_DRUCK.pdf



Der mittlere Jahresniederschlag liegt in Zweibrücken im 30-jährigen Bezugszeitraum 1971 bis 2000 bei 890 mm. Er zeigt im Zeitraum 1881 bis heute eine ausgeprägte annuelle Variabilität ohne signifikante Zu- oder Abnahme der Niederschläge. Erst seit den 2000er Jahren zeigt sich ein noch nicht signifikanter Trend eines Rückgangs der Jahresniederschläge. Jahre mit überdurchschnittlichen Niederschlägen bleiben seitdem aus. Die zehn trockensten und zehn feuchtesten Jahre sind uneinheitlich über den gesamten Messzeitraum verteilt. Der hydrologische Sommer (Mai bis Oktober) als wichtiger Indikator zur Wasserverfügbarkeit unter anderem in Land- und Forstwirtschaft zeigt insbesondere seit den 1990er Jahren einen leichten Trend der Abnahme an Niederschlag.

Für den Raum Zweibrücken zeigen die Klimaprojektionen einen Temperaturanstieg bis 2100 von 2,7 bis 4,4 °C gegenüber der vorindustriellen Zeit, sofern die Emissionen auf dem derzeitigen Pfad bleiben und global keine Fortschritte beim Klimaschutz erzielt werden (Worst Case Szenario; RCP 8.5).

Beim Klimaschutz-Szenarium (RCP 2,6) würde der Temperaturanstieg immer noch zwischen 0,8 bis 1,3 °C betragen. Die steigenden Temperaturen zeigen sich zu allen Jahreszeiten.

Bei den mittleren Jahresniederschlägen wird von einem Großteil der Klimamodelle keine wesentliche Änderung projiziert. Die Niederschlagsänderung liegt je nach Modell zwischen -10 und +10 % für den Zeitraum 2071 bis 2100 gegenüber dem vorindustriellen Niveau. Die Änderungssignale des Niederschlags für die hydrologischen Halbjahre zeigen ein differenzierteres Bild. Der hydrologische Sommer (Mai bis Oktober) zeigt einen signifikanten Rückgang um 0 – 20 % gegenüber 1971 bis 2000. Im hydrologischen Winter hingegen (November bis April) wird eine Niederschlagszunahme von 5 bis 35 % für den Zeitraum 2071 bis 2100 gegenüber dem Referenzzeitraum (1971 bis 2000) projiziert. Beide Emissionsszenarien führen in Zukunft zu einer weiteren Zunahme an Sommer- und Hitzetagen sowie einer weiteren Abnahme an Frost- und Eistagen.

Die klimatische Ausgangssituation ist in Zweibrücken im Vergleich zu Städten des Oberrheingraben weniger durch Hitze belastet. Grund hierfür ist neben der Mittelgebirgslage und dem dadurch bedingt kühleren Klima insbesondere auch die gute Frisch- und Kaltluftzufuhr aus den umliegenden Höhen. Hitze stellt eine starke Belastung für den menschlichen Organismus dar. Sehr junge und ältere Menschen sind besonders betroffen, da ihr Organismus noch nicht oder nicht mehr ausreichend auf die Belastung reagieren kann. Es können sich Krankheiten, wie Exikose, Hitzekollaps, Hitzeerschöpfung, Hitzschlag, Sonnenstich, Hitzekrampf, Hitzeausschlag entwickeln. Bei Überschreitung von 30 °C wird ein Tag als „Hitzetag“ oder „Heißer Tag“ definiert. In Zweibrücken besteht ein deutlicher Trend hin zu häufigerer und intensiverer Hitze. Im Mittel wird in Zweibrücken an 6 Tagen im Jahr Hitze registriert. In Hitzesommern, wie 2003, 2015 oder 2018, übersteigt die Anzahl der Hitzetage das Mittel jedoch um ein Vielfaches, so wurden beispielsweise 2018 20 Hitzetage registriert, 2019 22 Tage und 2015 waren es 24 und in 2003 sogar 25 Tage. Eine Häufung an Hitzetagen (-perioden) zeigt sich in Zweibrücken insbesondere seit den 2000er Jahren. Für die Zukunft ist von einer weiteren deutlichen Zunahme an Hitzetagen, Hitzeperioden und Tropennächten im Raum Zweibrücken auszugehen.

Kaltluftabflüsse sind wichtige, lokale Klimacharakteristika, die ganz wesentlich zur Frischluftversorgung von Siedlungsstrukturen beitragen können. Ziel zukünftiger Stadtplanungen sollte es sein, Frisch- und Kaltluftschneisen mit stadtrelevanter Bedeutung von Bebauung freizuhalten, so dass die Stadt in Zeiten des Klimawandels und dessen einhergehender Temperaturerhöhung auch weiterhin bestmöglichst mit Frisch- und Kaltluft aus dem Umland versorgt werden kann.

Regionalklimatisch betrachtet befindet sich das Plangebiet nicht innerhalb eines klimatischen Wirkraums, was eine geringe Durchlüftung und thermische Belastung in den Sommermonaten indizieren würde (Quelle: LANIS RLP).⁵⁹

Die offenen Höhen und Hänge lassen grundsätzlich die Entstehung von Kaltluft und Abflüsse in und entlang der angrenzenden Täler erwarten. Trotz der vorhandenen Bebauung ist davon auszugehen, dass es auf dem gesamten Höhenrücken auch zu Kaltluftentstehung und Abflüssen kommt. Die sich in den Höhenzug einschneidenden Kerbtäler bilden dabei Sammel- und Gleitbahnen für die Kaltluft. Eine

⁵⁹ Quelle: Umweltbericht L.A.U.B. (Teil B der Begründung, vgl. Anlage IV), 2024



solche Sammel- und Gleitbahn existiert südlich des ZFO und verläuft in südöstlicher Richtung über den Heidelbingerhof und das Zwerchtal ins Hornbachtal beim Kirschbacherhof.⁶⁰

Betroffen sind aber im Verhältnis zu dem Einzugsgebiet kleine Randflächen, die auch keinen potenziell klimatisch belasteten Siedlungsräumen im Tal zugeordnet sind. Es ist nicht plausibel erkennbar, dass die Flächen wesentliche Funktionen für klimatische Austauschprozesse mit belasteten Bereichen haben, oder dass solche Luftaustauschprozesse behindert werden könnten.

Die südlich des Plangebietes verlaufende Kaltluftabflussbahn erreicht mit dem Heidelbingerhof und dem Kirschbacherhof Gehöfte, die gekennzeichnet sind durch eine wenig dichte Bebauung, sodass die Kaltluftbahn kaum Bedeutung für den klimatischem Ausgleich oder die Frischluftzufuhr besitzt.

Im Bereich der Verkehrsflächen im Norden (Anschlussstellen zur A8) existieren ebenfalls keine Flächen mit wesentlichen Funktionen für klimatische Austauschprozesse mit belasteten Bereichen. Den im Umfeld der Knoten und entlang der A8 vorhandenen Gehölzbeständen kommt keine bedeutende Rolle hinsichtlich der Frischluftproduktion zu.

Die bereits bebauten und versiegelten Flächen im Center sowie die künftig neu bebauten und versiegelten Flächen neigen zu einer verstärkten Erwärmung/Aufheizung. Diese Auswirkungen bleiben auf den Center-Bereich begrenzt und betreffen dort keine diesbezüglich besonders empfindlichen Nutzungsformen (insbesondere Wohnen). Zudem wirkt die windexponierte Höhenlage positiv entgegen, da über die vorhandenen Luftströme/Winde temperaturlausgleichende Luftmassen herangeführt werden und das Gebiet durchströmen.

In der Umgebung des Untersuchungsgebietes liegen keine Windmessdaten vor. Für Deutschland und somit für die Umgebung des Untersuchungsgebietes liegen regional repräsentative Winddaten auf Basis von Reanalysedaten des DWD für ein ca. 6 x 6 km Raster und für den Zeitraum 2008-2017 vor. Im Bereich des Untersuchungsgebietes weisen diese synthetischen Winddaten eine Windrichtungsverteilung auf, bei der südwestliche bis westliche Windrichtungen dominieren, für welche auch die höchsten Windgeschwindigkeiten zu beobachten sind und eine weitere Häufung bei nordöstlichen Windrichtungen auftritt. Die mittlere Windgeschwindigkeit im entsprechenden Rasterquadrat beträgt für den Zehnjahreszeitraum ca. 3.1 m/s. Die synthetischen Winddaten können als repräsentativ für die großräumigen Windrichtungsverhältnisse im Untersuchungsgebiet betrachtet werden.⁶¹ Nach den Windrosenkarten des Landes dominieren im Gebiet die Windrichtungen Südwest und Nordost und folgen somit grob dem Verlauf der Täler bzw. des Höhenzuges. Die Anteile hoher Windgeschwindigkeiten sind in den Tälern reduziert, nehmen auf den Höhenkuppen aber zu.⁶²

7.10.4 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Die vorbenannte Ermittlung und Bewertung der klimatischen Verhältnisse in Zweibrücken belegen auf Basis vorliegender Kenntnisse die für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB).

Es ist anzunehmen, dass die Planungen zu keinen human-biometeorologischen und klimaökologischen Benachteiligungen innerhalb und außerhalb des Plangebiets führt. Mikroklimatisch betrachtet, gibt es innerhalb des Plangebiets bereits infolge von Bodenversiegelungen und Bebauungen bodennah unterschiedliche Wirkungsräume. Es kann davon ausgegangen werden, dass es über den Baukörpern und den bestehenden versiegelten Flächen zu einer höheren Erwärmung kommt als auf den unversiegelten Flächen im Umfeld des FOC. Durch neue Bodenversiegelung gemäß den angeführten Darstellungen (Flächennutzungsplan) und Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung (gem. Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ gem. Parallelverfahren) ergeben sich klimatisch gesehen ge-

⁶⁰ Quelle: Umweltbericht L.A.U.B. (Teil B der Begründung, vgl. Anlage IV), 2024

⁶¹ Quelle: Lohmeyer GmbH, 2022, (Anlage 16)

⁶² Quelle: Umweltbericht L.A.U.B. (Teil B der Begründung, vgl. Anlage IV), 2024



ringförmige Veränderungen des örtlichen Kleinklimas. Diese sind bei Flächenversiegelungen nicht zu vermeiden. Grundsätzlich werden sich Neubautätigkeiten auf Bereiche konzentrieren, für die aktuell bereits schon Baurecht besteht. Die Änderungen der Lufttemperaturen beschränken sich auf das Plangebiet selbst und haben keine Auswirkungen auf umliegende Bereiche des Siedlungsgefüges des plangebenden Zweckverbandes oder sonstige Nachbarkommunen.

Die Eingriffserheblichkeit und Konflikte werden vom Plangeber als gering eingestuft. Planerische Relevanz entfalten klimatische Phänomene dann, wenn sie spürbare Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen, auf die Naturgüter und den Naturhaushalt sowie auf Sachgüter und deren Nutzbarkeit haben. Erhebliche Beeinträchtigungen auf die klimatische Situation sind nicht nach jetzigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Durch die grünordnerischen Darstellungen (Flächennutzungsplan) und Festsetzungen (im Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ gem. Parallelverfahren) im Rahmen dieser Änderungen können zudem positive Effekte für das örtliche Kleinklima am Standort erreicht werden. Insgesamt sind die klimatischen Auswirkungen durch das Bauvorhaben auf die Nachbarschaft und weiter entfernte Siedlungsgebiete als unproblematisch zu bewerten. Die Veränderungen prägen sich lokal aus.

Der plangebende Zweckverband hat den Belang des Klimawandels und der Klimaanpassung ermittelt und erachtet die Ergebnisse für plausibel. Zum jetzigen Zeitpunkt besteht kein konkreter Anlass für klimabezogene Darstellungen und Festsetzungen.

Der Plangeber macht deshalb von einer planerischen Zurückhaltung Gebrauch und verweist die spezifische Umsetzung von geeigneten klimaschützenden Maßnahmen mit Blick auf den städtebaulich gewachsenen und baulich nun fortzuführenden Konversionsstandort mit den betriebstechnischen Erfordernissen eines Factory Outlets in das nachfolgende Genehmigungsverfahren gem. §61ff LBauO.

Grundsätzlich können folgende Empfehlungen festgehalten werden: Großflächig und unbeschattete Freiflächen im Bereich des FOC führen in den Tagstunden von sogenannten „Hitzetagen“ bei sehr jungen und älteren Menschen ggf. zu thermischen Belastungssituationen und sollten durch Schatten abgemildert werden.

Dabei sind natürlicher Vegetationsschatten künstlichem Schatten (z.B. durch Sonnensegel) stets vorzuziehen. Es sollte darauf geachtet werden, zwischen den Geschäften Baumstandorte zu realisieren, vor allem in den Sitz- und Aufenthaltsbereichen sowie der Außengastronomie. Bei der Auswahl der Baumarten ist auf Resilienz gegenüber Trocken- und Hitzestress zu achten. Unversiegelte Flächen sind in der Klimawandelanpassung ebenfalls wichtig, um Hitzebelastung zu reduzieren. Bei der Farbgebung der Gebäudefassaden und Oberflächenbefestigungen (Beton, Ziegel, Asphalt, Pflaster, wassergebundene Wegedecken) ist die Verwendung von Materialien und Farbtöne mit geringer Wärmespeicherung empfehlenswert.

7.11 Private Belange

7.11.1 Ausgangslage

Die Berücksichtigung der in den Vorkapiteln dargelegten Ermittlungen und Untersuchungen ist darüber hinaus noch in ihren Auswirkungen auf private und sonstige Belange zu bewerten. Alle betroffenen privaten Personen sind gehalten, ihre Belange im Zuge der Beteiligung vorzutragen. Der Plangeber muss (insbesondere) bei den privaten Belangen nur das berücksichtigen, was er kannte oder hätte kennen müssen. Nicht vorgetragene Belange dürfen bei der Abwägungsentscheidung unberücksichtigt bleiben, soweit sie dem Plangeber nicht bekannt waren oder hätten bekannt sein müssen. Dasselbe gilt für verspätet vorgetragene Belange, sofern sie nicht für die Rechtmäßigkeit von Planung von Bedeutung sind. Die frühzeitige Beteiligung soll dazu dienen, die privaten und sonstigen Belange zu ermitteln und zu bewerten.

7.11.2 Bewertung der Ergebnisse und Ableitung planungsrelevanter Erkenntnisse

Aus gegenwärtiger Sicht sind keine unüberwindbaren Hindernisse zu erwarten, sodass für die Ermittlungsebene der Bauleitplanung eine hinreichende Plausibilität einer Bebaubarkeit des Plangebietes gem. der Städtebaulichen Zielsetzungen (§ 1 Abs. 3 BauGB) erfüllt ist.

8 Planinhalt

8.1 Rechtskräftige Darstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Zweibrücken

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Zweibrücken (vgl. Abbildung 33) stellt auf Basis einer Teiländerung aus dem Jahr 2005 für den Bereich des bestehenden FOC eine Sonderbaufläche „DOZ- Freizeit- und Erlebnisbereich“ dar. Aus dieser Darstellung wurde der Bebauungsplan „Designer Outlet Zweibrücken (DOZ)/ Freizeit- und Erlebnisbereich; 1. Teiländerung – Teil FOC (A), rechtskräftig seit 22.12.2023 entwickelt.

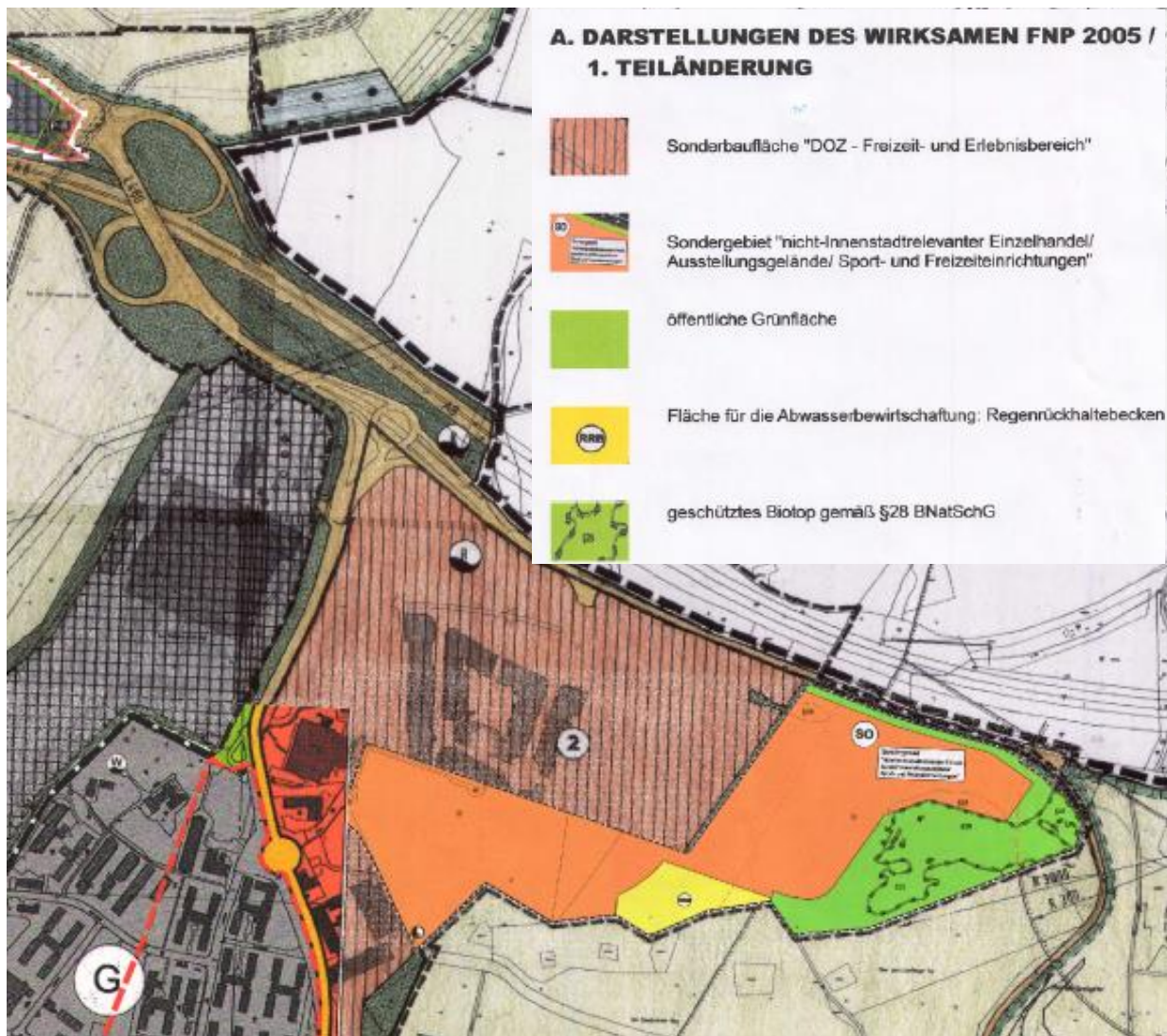


Abbildung 33: Rechtskräftige Darstellung im geltenden FNP 2005 (1. Teiländerung) der Stadt Zweibrücken

Im Norden der hier vorliegenden Teiländerung des Flächennutzungsplans aus dem Jahr 2005 sind öffentliche Grünflächen und Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt. Der o.a. Bebauungsplan setzt, daraus entwickelt, öffentliche Grünflächen-Straßenrandbegrünung sowie Straßenverkehrsflächen fest.

Änderungen im Bereich der nördlichen Verkehrsflächen (vgl. Kap. 7.2), einschließlich der Anschlussstellen an die A8 (AS Contwig) im Zuge der Outlet-Erweiterung erfordern auch hier die Integration in den Geltungsbereich der vorliegenden Teiländerung 20 des Flächennutzungsplans.

Gemäß der 14. Flächennutzungsplanteiländerung aus dem Jahr 2018 ist der Bereich der geplanten Outlet-Erweiterung als „Sonderbaufläche Parken - Designer Outlet Center Zweibrücken DOZ“ und in Teilen als „Gewerbliche Baufläche“ dargestellt (vgl. Abbildung 34). Der aus diesen Darstellungen entwickelte Bebauungsplan „Umfeld-DOZ – 1. Änderung“ setzt hier ein Sondergebiet „Parken-Designer Outlet Center Zweibrücken (DOZ)“ sowie ein Gewerbegebiet fest.



Abbildung 34: Neue Darstellung gemäß der 14. Flächennutzungsplanteiländerung

Änderungsbedarf ergibt sich durch die Erweiterung des „Zweibrücken Fashion Outlet“ mit der Zweckbestimmung „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken / Freizeit- und Erlebnisbereich“ gem. § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO insbesondere für den südlich gelegenen Erweiterungsbereich. Mit Blick auf eine Vereinheitlichung der Darstellungen hinsichtlich der geplanten Nutzung ist es zielführend, auch den nördlich gelegenen Bestandsbereich in die Teiländerung miteinzubeziehen. Der FNP ist dementsprechend zu ändern.

8.2 Geplante Darstellungen des Flächennutzungsplans

Das Plangebiet (ca. 39,2 ha) der vorliegenden Flächennutzungsplanteiländerung 20 der Stadt Zweibrücken ist mit dem des künftigen Bebauungsplans räumlich nahezu identisch (vgl. Abbildung 7 und Anlage II).

8.2.1 Sonderbauflächen gem. § 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO

Im Bereich des bestehenden FOC:

- Anstelle der bisherigen Sonderbaufläche „DOZ- Freizeit- und Erlebnisbereich“ erfolgt die Darstellung „Sonderbauflächen (S)“ mit der Zweckbestimmung „Fabrikverkaufszentrum und Freizeit-/Erlebnisbereich“



Für den geplanten Erweiterungsbereich des FOC:

- Anstelle der bisherigen Sonderbaufläche „Parken-Designer Outlet Center Zweibrücken (DOZ)“ (s. 14. FNP-Teiländerung) erfolgt die Darstellung „Sonderbauflächen (S)“ mit der Zweckbestimmung „Fabrikverkaufszentrum und Freizeit-/Erlebnisbereich“

Im Bereich der bestehenden Eishalle:

- Anstelle der bisherigen Sonderbaufläche „DOZ- Freizeit- und Erlebnisbereich“ erfolgt die Darstellung „Sonderbauflächen (S)“ mit der Zweckbestimmung „Fabrikverkaufszentrum und Freizeit-/Erlebnisbereich“

Im Bereich der Gewerbeflächen:

- Anstelle der bisherigen Darstellung „gewerbliche Bauflächen“ (G) erfolgt die Darstellung „Sonderbauflächen“ (S) mit der Zweckbestimmung „Fabrikverkaufszentrum und Freizeit-/Erlebnisbereich“.

Diese Änderungen dienen der Anpassung an die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung (vgl. Kap. 1) und Vorbereitung für den im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB aufzustellenden Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“, welcher für diesen Bereich ein Sondergebiet SO festsetzt.

8.2.2 Flächen für den überörtlichen Verkehr gem. § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB

Der Geltungsbereich der 20. Änderung des Flächennutzungsplans umfasst im nördlichen Bereich Verkehrsflächen einschließlich der Anschlussstellen an die Autobahn A 8.

Der Antragstellung zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit integriertem Zielabweichungsverfahren lagen verkehrliche Untersuchungen des Büros Vertec (vgl. Kap. 7.2) zugrunde. Es wurde festgestellt, dass für die beiden Anschlussrampen der Autobahn an die L 480 eine ausreichende Kapazität für die vorgesehene Erweiterung der Verkaufsflächen nicht gesichert ist. Eine Anpassung zur Steigerung der Leistungsfähigkeit ist dafür erforderlich. Der raumordnerische Entscheid (vgl. Kap. 5.1.3 und Kap. 5.1.4) hält als Maßgabe hierzu fest, dass die Ergebnisse und Erfordernisse der verkehrstechnischen Untersuchungen (vgl. Kap. 7.2) in den nachfolgenden Bauleitplanverfahren zu beachten und umzusetzen sind.

Im Vorentwurf der 20. Änderung des Flächennutzungsplans (vgl. Abbildung 35) wird für die verkehrlichen Ausbaumaßnahmen im Norden des Plangebiets vorsorgend planerisch flächensichernd ein Bereich im Sinne einer Maximalbetrachtung für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrswege dargestellt (vgl. Anlage 13).

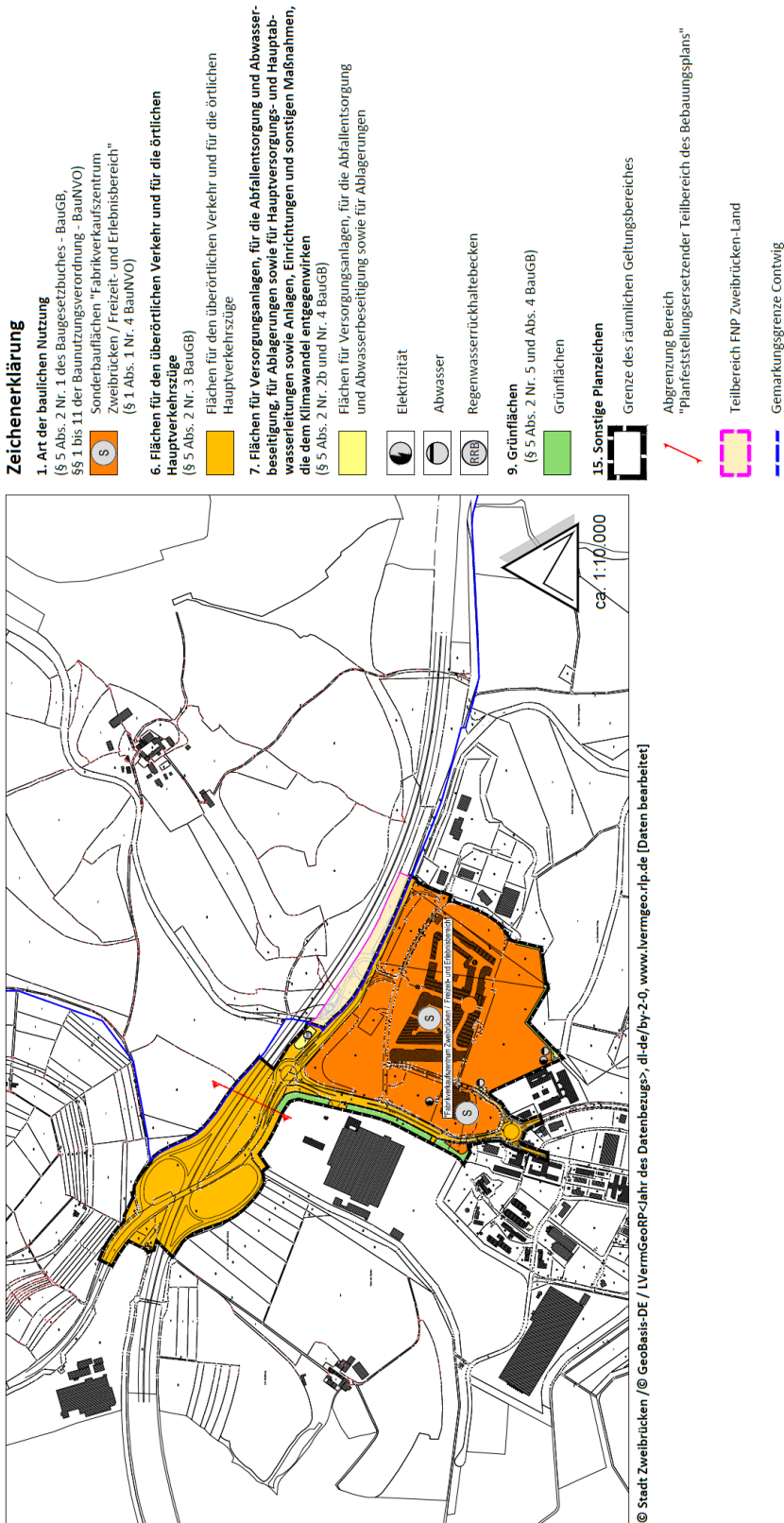
Zurzeit finden weitere Verkehrsuntersuchungen sowie verkehrsplanerische und entwässerungstechnische Konzeptionierungen mit dem Ziel einer genauen Trassenbestimmung für die tatsächlich erforderlichen Straßenverkehrsflächen inklusiver einer neuen Kreisverkehrsanlage einschließlich notwendiger Flächen zur Entwässerung und Regenrückhaltung statt. Diese Untersuchungen liegen in den Grundzügen, jedoch noch nicht endgültig vor und sind somit im Detail mit den zuständigen Fachbehörden und Straßenbaulastträgern final abzustimmen. Zur Offenlage des Flächennutzungsplans wird eine darauf aufbauende planerische Konzeption für die Verkehrs- und Entwässerungsplanung der derzeit dargestellten Verkehrsflächen erfolgen.

Es ist weiterhin davon auszugehen, dass der aus dem Flächennutzungsplan im Parallelverfahren zu entwickelnde Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ zur rechtlichen Sicherung der verkehrlichen Maßnahmen für diesen Teilbereich planfeststellungsersetzenden Charakter haben wird.



Abbildung 35: Flächennutzungsplanänderung 20 der Stadt Zweibrücken

Neue Darstellung gemäß Flächennutzungsplanänderung 20





9 Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB

9.1 Grundsätze der Abwägung

Bei der Aufstellung der Bebauungspläne sind die öffentlichen und die privaten Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen. § 2 Abs. 3 BauGB bezieht sich auf die formale Voraussetzung der Abwägung, nämlich die Ermittlung der zu berücksichtigenden Belange (Sammlung des Abwägungsmaterials), die Bewertung und Gewichtung der abwägungsrelevanten Tatsachen. § 1 Abs. 7 BauGB umfasst materiell-rechtlich den gerechten Ausgleich der verschiedenen Belange untereinander. Abzuwägen sind demnach:

- die öffentlichen Belange untereinander,
- die privaten Belange untereinander,
- die öffentlichen und privaten Belange gegenseitig.

Die Plangeberin hat die einzelnen Belange zu ermitteln, zu bewerten und untereinander zu gewichten, sodass sie im Abwägungsergebnis entscheidet, welchen Belangen sie nach der konkreten planerischen Planung einen Vorrang einräumt und welche Belange aufgrund dieser Entscheidung zurücktreten müssen.

Die Durchführung der Abwägung umfasst insoweit ein gestuftes Vorgehen, wie folgt:

- Ermittlung der betroffenen Belange als Sammlung des Abwägungsmaterials,
- Bewertung der betroffenen Belange
- Gewichtung der betroffenen Belange untereinander,
- Ausgleich der betroffenen Belange,
- Abwägungsergebnis.

Die Sammlung des Abwägungsmaterials erfolgt im Regelverfahren der Bauleitplanung zweigestuft:

- Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB und §§ 3,4 Abs. 1 BauGB im Zeitraum vom xx.xx.202x bis xx.xx.202x. Die Beteiligung und der planerische Umgang mit den Hinweisen, Anregungen und Stellungnahmen wird dokumentiert.

sowie

- Formelle Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB und §§ 3,4 Abs. 2 BauGB im Zeitraum vom xx.xx.202x. bis xx.xx.202x. Die Beteiligung und der planerische Umgang mit den Hinweisen, Anregungen und Stellungnahmen wird dokumentiert.

Darüber hinaus ist im Rahmen der Abwägung der Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG beachtlich. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung liegt nur dann vor, wenn bei der Planung miteinander unverträgliche Nutzungen und Auswirkungen ausreichend räumlich voneinander getrennt werden oder sonstige Bewältigungsmechanismen greifen.

Es darf auch nicht gegen das Gebot der Konfliktbewältigung verstoßen werden. Dies bedeutet, dass die Gemeinde die erkannten großräumigen Konflikte, die mit ihrer Planung verbunden sind, selbständig zu lösen hat. Es widerspricht zuletzt auch dem Gebot der gerechten Abwägung, wenn die Gemeinde zu Beginn der Planung bereits gewisse Vorwegbindungen getroffen hat. Dies können einzelne Verträge oder Zusagen sein, durch die sich die Gemeinde vorab an bestimmte Planungen gebunden hat.

Die Bauleitplanung hat darüber hinaus der BauNVO sowie anderen Gesetzen bzw. Rechtsgrundlagen (z.B. BNatSchG, BImSchG, etc.) zu entsprechen.



9.2 Auswirkungen der Planung auf die städtebauliche Ordnung und Entwicklung sowie die natürlichen Lebensgrundlagen

[Hinweis: Wird. im weiteren Verfahren ergänzt.]

9.3 Gewichtung des Abwägungsmaterials

[Hinweis: Wird im weiteren Verfahren ergänzt.]

9.3.1 Argumente für die Planaufstellung des standörtlichen Bebauungsplans

[Hinweis: Wird im weiteren Verfahren ergänzt.]

9.3.2 Argumente gegen die Planaufstellung des standörtlichen Bebauungsplans

[Hinweis: Wird im weiteren Verfahren ergänzt.]

9.4 Fazit der Abwägung

[Hinweis: Wird im weiteren Verfahren ergänzt.]



IV UMWELTBERICHT

§§ 1 Abs. 6 Nr. 7, 1a, 2 Abs. 4 und 2a BauGB sowie die Anlage 1 zum BauGB bestimmen die Belange des Umweltschutzes als Gegenstand der Umweltprüfung, in welcher die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

Der Umweltbericht ist als gesonderter Teil der Begründung diesem Planentwurf separat als Teil B (vgl. Anlage IV) beigelegt. Für die Beteiligung zum Bebauungsplan gem. §§ 3 Abs. 2, 4 Abs. 2 BauGB wird dort der jeweilige schutzgutbezogene Untersuchungsumfang dargelegt.

1 Untersuchungsrahmen und Untersuchungsumfang der Umweltprüfung

Die in diesem Zusammenhang erstellten Fachgutachten, Planungen und Begutachtungen betrachten in ihren Bestandsaufnahmen, Analysen und Konzepten jeweils das gesamte Projektgebiet in einem Umfang von insgesamt rund 41 ha. Mit Blick auf berücksichtigungsbedürftige erhebliche Umweltauswirkungen werden zudem alle relevanten Einwirkungsräume und Bestandsflächen im Umfeld erfasst. Etwaige Vorbelastungen der Schutzgüter werden, soweit maßgeblich, ebenfalls berücksichtigt.

2 Schutzgüter und Wechselwirkungen

Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der umweltrelevanten Einzelschutzgüter sowie deren Wechselwirkungen untereinander sind im Umweltbericht transparent dargestellt. Es werden folgende Schutzgüter betrachtet:

- Schutzgut „Mensch und menschliche Gesundheit“
- Schutzgut Pflanzen
- Schutzgut Tiere
- Schutzgut Boden und Fläche
- Schutzgut Wasser
- Schutzgut Klima
- Schutzgut Landschaft und Erholung
- Schutzgut Kulturgüter
- Schutzgut Sachgüter
- Zusammenfassende Darstellung



V ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: VIA: Erweiterungskonzept Zweibrücken Fashion Outlet auf Grundlage Geoportal Rheinland-Pfalz, Stand: 2024.	10
Abbildung 2: Mögliches Entwicklungskonzept der FOC-Erweiterung, Arbeitsgemeinschaft Attika/pbm GmbH Stand 24.05.2024.....	11
Abbildung 3: Geltungsbereich des vorliegenden Bauleitplanverfahrens FIRU mbH 2024.....	14
Abbildung 4: Vergleich des aktuellen Geltungsbereiches der 20. Teiländerung des Flächennutzungsplans der Stadt Zweibrücken (rote Umrandung) mit dem Geltungsbereich der ursprünglich angedachten Änderung vom 01.02.2023	15
Abbildung 5: Rechtswirksame Darstellung im geltenden FNP 2006 der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land.....	18
Abbildung 6: Räumliche Einordnung des Standortes / Fashion Outlet Centers Zweibrücken, Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit integriertem Zielabweichungsverfahren zum Vorhaben „Erweiterung Zweibrücken Fashion Outlet“, Eigene Darstellung 2022, überarbeitet 2024.	20
Abbildung 7: Geltungsbereich der Flächennutzungsplanteiländerung der Stadt Zweibrücken, ebenfalls dargestellt ist der Bereich der Teiländerung der Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land, Eigene Darstellung 2024.....	21
Abbildung 8: Lage des Geltungsbereichs in den administrativen Grenzen von Zweibrücken, Contwig und Rimschweiler, Eigene Darstellung 2024.....	22
Abbildung 9: Eigentumsverhältnisse im Bebauungsplangebiet, Eigene Darstellung, FIRU 2024.....	26
Abbildung 10: Auszug aus dem Landesentwicklungsprogramm IV, Stand: 2022	28
Abbildung 11: Auszug Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz IV.....	30
Abbildung 12: ZEF: Schutzgebiete im Plangebiet und seiner Umgebung, Outlet und der Erweiterungsbereich in Rot.....	34
Abbildung 13: Biotop des Biotopkatasters RLP im Umfeld des räumlichen Geltungsbereichs (LAUB, 2024; vgl. Teil B - Umweltbericht).....	35
Abbildung 14: ZEF: Schutzgebiete in der weiteren Umgebung zum Plangebiet, Outlet und der Erweiterungsbereich in Rot.....	36
Abbildung 15: Visualisierung des planfeststellungsersetzenden Teilbereichs des Bebauungsplans, Eigene Darstellung, FIRU 2024.	43
Abbildung 16: KVP – neu: Abgrenzung des planfeststellungsersetzenden Teils des Bebauungsplans (gestrichelt rot) – Teilbereich NORD, Schönhofen Ingenieure, 07.10.2024	45
Abbildung 17: Anschlussknoten BAB 8/L480 – neu: Abgrenzung des planfeststellungsersetzenden Teils des Bebauungsplans – Teilbereich SÜD, Schönhofen Ingenieure, 07.10.2024	45
Abbildung 18: Übersicht der bauplanungsrechtlichen und der wasserrechtlichen Zulassungsverfahren.	47
Abbildung 19: Einzugsgebiet für das Zweibrücken Fashion Outlet, ecostra, 2019 (vgl. Anlage 4).	56
Abbildung 20: Einzugsgebiet Zweibrücken Fashion Outlet, ecostra, 2019 (vgl. Anlage 4).	57
Abbildung 21: Verkehrliche Anbindung des Fashion Outlet Centers Zweibrücken (Eigene Darstellung)	60
Abbildung 22: Übersicht Knotenpunkte, Verkehrsuntersuchung Vertec 2021, Anhang Abb. B1 gem. Anlage 11.....	64



Abbildung 23: Bausteine der Verkehrsprognose, BBW 2024.....	67
Abbildung 24: Verkehrsprognose für die Flächenentwicklungen im Umfeld der AS Contwig, BBW 2024.....	68
Abbildung 25: Variantenübersicht, BBW 2024.....	69
Abbildung 26: Variante 1 a, BBW 2024	70
Abbildung 27: Variante 1 b, BBW 2024	71
Abbildung 28: Variante 2, BBW 2024	72
Abbildung 29: Variante 3, BBW 2024	73
Abbildung 30: Vorzugsvariante 2 (BBW, 2024, vgl. Anlage 12, S. 72)	74
Abbildung 31: Leitungsbestand im Untersuchungsgebiet (ARCADIS, 2023; vgl. Anlage 18)	83
Abbildung 32: Lageplan Entwässerung: Variante 1: Vorbehandlung inklusive Dachentwässerung (ARCADIS, 2023; vgl. Anlage 18).....	83
Abbildung 33: Rechtskräftige Darstellung im geltenden FNP 2005 (1. Teiländerung) der Stadt Zweibrücken	99
Abbildung 34: Neue Darstellung gemäß der 14. Flächennutzungsplanteiländerung	100
Abbildung 35: Flächennutzungsplanänderung 20 der Stadt Zweibrücken	102



VI ANLAGEN

- Anlage I Planzeichnung zur Flächennutzungsplanteiländerung „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ – Stand Vorentwurf vom 07.10.2024, FIRU mbH 2024
- Anlage II Geltungsbereich der 20. Flächennutzungsplanteiländerung „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ – Stand Vorentwurf vom 07.10.2024, FIRU mbH 2024
- Anlage III Begründung zur 20. Flächennutzungsplanteiländerung „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ – Stand Vorentwurf vom 07.10.2024, FIRU mbH 2024
- Anlage IV Teil B – Umweltbericht zum Bebauungsplan „Fabrikverkaufszentrum Zweibrücken“ – Stand Vorentwurf vom 01.10.2024, L.A.U.B.

Fachbeiträge zur Bauleitplanung jeweils Stand Vorentwurf (unterschiedliche Erstelldaten):

- Anlage 1: Junker + Kruse Stadtforschung und Planung (März 2020), Einzelhandelskonzept für die Stadt Zweibrücken, Dortmund.
- Anlage 2: Junker + Kruse Stadtforschung und Planung (März 2020): Sortimentsliste für die Stadt Zweibrücken (2020).
- Anlage 3: Junker + Kruse Stadtforschung und Planung (März 2023), Erweiterung des Fashion Outlet Centers in der Stadt Zweibrücken. Plausibilitätsprüfung der vorgelegten Bewertung und Kommentierung der eingegangenen Stellungnahmen durch ecostra (03/2023) im Auftrag der Stadt Zweibrücken.
- Anlage 4: ecostra (September 2019), städtebaulich und raumordnerisch orientierte Auswirkungsanalyse zur geplanten Flächenerweiterung des "Zweibrücken Fashion Outlet" (ZFO), Wiesbaden.
- Anlage 5: ecostra (Oktober 2020), Fachliche Herleitung und ergänzende Erläuterungen zu der sog. "Korridorsperre" zur Absicherung der städtebaulichen und raumordnerischen Verträglichkeit der geplanten Erweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet, Wiesbaden.
- Anlage 6: ecostra (Januar 2021), Fachgutachterliche Stellungnahme zu den möglichen Auswirkungen der geplanten Erweiterung des ZFO in der modellhaften Annahme eines überhöhten Umsatzanteils aus dem Naheinzugsgebiet (Zone I) des Zweibrücken Fashion Outlet (ZFO) in der Stadt Zweibrücken, Wiesbaden.
- Anlage 7: ecostra (Mai 2021), Analyse der in ausgewählten Städten und Gemeinden des mittleren Einzugsgebietes (Zone II) möglichen städtebaulichen und raumordnerischen Auswirkungen durch die geplante Flächenerweiterung des "Zweibrücken Fashion Outlet" (ZFO) mit Überprüfung und Bewertung der Post-Covid-Situation und ggf. möglichen Veränderungen in ausgewählten Städten und Gemeinden des Naheinzugsgebietes (Zone I), Wiesbaden.
- Anlage 8: ecostra: Bewertung und Kommentierung der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und anderer Beteiligter zum Raumordnungsverfahren mit integriertem Zielabweichungsverfahren zur geplanten Verkaufsflächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet in Zweibrücken (SK Zweibrücken). Wiesbaden, 22.03.2023
- Anlage 9: ecostra: Fachgutachterliche Bewertung der im Rahmen des Widerspruchsverfahrens zum Zielabweichungsbescheid der SGD-Süd beim ZAV / ROV im Auftrag der Städte Homburg und Neunkirchen durch das Büro Markt und Standort vorgelegten Stellungnahme vom 12.12.2023. Genehmigungsverfahren zur geplanten Verkaufsflächenerweiterung des Zweibrücken Fashion Outlet in Zweibrücken (SK Zweibrücken). Wiesbaden, 05.04.2024



- Anlage 10: BBE Handelsberatung (Februar 2019), Einzelhandelskonzept für die Verbandsgemeinde Zweibrücken-Land, Köln.
- Anlage 11: VERTEC (Dezember 2021), Verkehrsuntersuchung Erweiterung Fashion Outlet Center in Zweibrücken, Koblenz.
- Anlage 12: BRILON BONDZIO WEISER (September 2024), Verkehrsuntersuchung zur Optimierung der Anschlussstelle Contwig, Bochum.
- Anlage 13: SCHÖNHOFEN Beratende Ingenieure PartGmbH (7. Oktober 2024), Vorbereitende Untersuchungen alternativer Erschließungsformen im Umfeld der A 8 / L 480 Anschluss an innere Erschließung "Gewerbegebiet Truppacher Höhe", Kaiserslautern.
- Anlagen 14: L.A.U.B. Ingenieurgesellschaft mbH (September 2020),
- a) Dokumentation über die Erfassungen 2020, zuletzt geändert 2022, Kaiserslautern.
 - b) aktualisierte Bestandserfassung der Biotoptypen 2024, Kaiserslautern.
 - c) Dokumentation über die Recherche und Begutachtung von potenziellen Ersatzflächen für die Umsiedlung von Zauneidechsen 2022, Kaiserslautern.
- Anlage 15: Stahlhart-Faunistik (Dezember 2023), Artenschutzrechtliche Untersuchung, Abfang und Umsiedlung von Reptilien 2023.
- Anlage 16: Ingenieurbüro Roth & Partner (Februar 2023), Baugrunderkundung und Gründungsberatung.
- Anlage 17: LONGEVITY POWER Positiv Energy (April 2022), Detailed Solar PV Feasibility Assessment – Solar PV-Durchführbarkeitsbewertung Zweibrücken Fashion Outlet.
- Anlage 18: ARCADIS (April 2023), Entwässerungsstudie.
- Anlage 19: Lohmeyer GmbH (November 2022), Erweiterung Factory Outlet Center Zweibrücken Luftschadstoffe.
- Anlage 20: FIRU GfI (Oktober 2020), Schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Erweiterung des ZFO Zweibrücken, Kaiserslautern.
- Anlage 21: iq Projektgesellschaft (Oktober 2020), Wirtschafts- und Tourismusstudie-Analyse der touristischen Bedeutung des Zweibrücken Fashion Outlet und der regionalwirtschaftlichen Effekte durch den Betrieb sowie durch die geplante Erweiterung, München.