



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0847/2023		Datum: 31.01.2023	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.1.1_GVZ A61	
Betreff:			
Aufhebung der Satzung über die förmlich Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches "Industriegebiet A61 / GVZ in Koblenz-Rübenach"			
Gremienweg:			
16.03.2023	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. <input type="checkbox"/> Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
06.03.2023	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. <input type="checkbox"/> Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
21.02.2023	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. <input type="checkbox"/> Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt die Aufhebung der Satzung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches „Industriegebiet an der A61 / Güterverkehrszentrum“ in Koblenz-Rübenach

Begründung:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 09.11.1993 die Satzung über die förmliche Festlegung des o.a. städtebaulichen Entwicklungsbereiches beschlossen. Nach Genehmigung durch die seinerzeitige Bezirksregierung Koblenz vom 01.02.1994 wurde die Satzung am 02.03.1994 ausgefertigt und am 15./16.03.1994 öffentlich bekanntgemacht. Die gegen die Satzung erhobene Normenkontrollklage hatte keinen Erfolg (Urteil OVG Rheinland-Pfalz vom 16.03.1995).

Gemäß § 169 Abs. 1 Nr. 8 i. V. m. § 162 Abs. 1 BauGB ist das Entwicklungsgebiet förmlich durch Satzung aufzuheben, wenn die Maßnahme abgeschlossen ist. Mit öffentlicher Bekanntmachung der Aufhebungssatzung wird diese rechtsverbindlich (§ 162 Abs. 2 BauGB).

Die Entwicklungsmaßnahme ist zwischenzeitlich abgeschlossen worden.

Historie:

Das Industriegebiet A 61 / GVZ wurde in den Jahren 1992 bis 1995 geplant, ab Ende 1995 wurde die Herstellung der Inneren Erschließung (heute: Zaunheimer Straße) umgesetzt und Ende 2006 mit den Begrünungsmaßnahmen fertiggestellt. Die für die Versiegelung von Flächen erforderlichen Ausgleichsflächen wurden in den Jahren 2005 bis 2013 hergestellt. Die Vermarktung der entstandenen Gewerbegrundstücke erstreckte sich über den Zeitraum von 1999 bis zum Jahr 2018, als die letzte Fläche veräußert wurde.

Die Herstellung der inneren Erschließung wurde durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz aus Mitteln des LVFGKom gefördert.

Die Entwicklungsmaßnahme wurde zudem durch das Innenministerium Rheinland-Pfalz im Rahmen der Städtebauförderung gefördert:

Die Entwicklung des Industriegebietes A 61 / GVZ stand über die gesamte Entwicklungsdauer von fast dreißig Jahren im Spannungsfeld verkehrspolitischer Ziel- und Idealvorstellungen, zu Beginn auch stark forciert vom damaligen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, und den marktwirtschaftlichen Gegebenheiten. Die Vorstellung eines industriellen Zentrums mit

multifunktionaler Verkehrsanbindung für adäquate Massentransporte war eng gekoppelt an die Idee der Ansiedlung eines großen Postverteilzentrums und eines Güterverkehrszentrums (GVZ) der Deutschen Bahn. Doch bereits 1992 zeichnen sich Änderungen ab, als die Deutsche Post erklärt, das Postverteilzentrum in Neuwied errichten zu wollen. Mit der Erklärung der Deutschen Bahn im März des Jahres 1993 wegen des entfallenen Postverteilzentrums nunmehr auch Abstand von einem GVZ an der A 61 Abstand zu nehmen und dieses nunmehr in Koblenz-Lützel errichten zu wollen, wird in Absprache mit dem bewilligenden Innenministerium eine Anpassung der entworfenen Entwicklungssatzung erforderlich, die dann in modifizierter Form im November 1993 verabschiedet wird. Eine verkehrspolitische Einflussnahme ist nicht mehr möglich, da die Deutsche Bahn 1994 mit der Deutschen Reichsbahn (neue Bundesländer) zur Deutschen Bahn AG fusioniert und sich zunehmend marktwirtschaftlich ausrichtet.

Die nunmehr verabschiedete Satzung benennt die Ausweisung dringend benötigter Gewerbe- und Industrieflächen mit dem Ziel des Erhalts bestehender Arbeitsplätze sowie die Schaffung neuer Arbeitsplätze und die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur als Satzungsziel zu dessen Zwecke erstmalig ein Industriegebiet / Güterverkehrszentrum entwickelt werden soll. Die Anbindung desselben soll vorrangig durch das Autobahnkreuz und die L 52 sichergestellt werden, das Ziel einer Schienenanbindung wird planerisch weiterverfolgt, wobei nunmehr von einem dezentralen Güterverkehrszentrum die Rede ist, dessen Bestandteile nicht mehr an einem Ort gebündelt sein müssen.

In den Folgejahren wurde 1996 mit dem Bebauungsplan 257 a Rechtskraft erlangt und die Erschließung mit dem Bau der Zaunheimer Straße ab 1996 vorangetrieben. Seitens des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau wurde weiterhin die Notwendigkeit der Schaffung einer Anbindung eines Industriegleises gesehen, gleichwohl die allgemeine Entwicklung des Gütertransportmarktes aufgrund der Liberalisierung des LKW-Sektors und des Rückzugs der DB AG aus der Fläche dagegensprach. Entsprechend gering war das Interesse von potentiellen Gewerbetreibenden an einem Gleisanschluss. Seitens der Stadt Koblenz wurde 1997 ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren zur Herstellung eines Industriegleises auf den Weg gebracht, das 1998 Rechtskraft erlangte. Die hierfür notwendigen Flächen wurden ebenfalls Seitens der Stadt gesichert. Eine Finanzierung der Gleisanbindung oder des etwaigen Betriebs konnte auch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau nicht zusichern, zudem eine Realisierung aufgrund der vorhandenen Geländesteigungen bis zu 22 % nicht unerhebliche Kosten nach sich ziehen würde. 1999 steht zudem fest, dass die Deutsche Bahn AG kein kombiniertes Güterverkehrszentrum in Koblenz-Lützel errichten wird.

Im Jahr 2000 wird die vormalige verkehrspolitische Wunschvorstellung eines GVZ erneut unterlaufen, als die Deutsche Bahn AG verkündet, den Güterverkehr auf der Strecke Koblenz-Lützel – Bassenheim vollständig einzustellen und darauffolgend 2003 den Personenverkehr ebenfalls einstellt.

2003 wird die Bahnstrecke 3015 Koblenz-Lützel – Bassenheim auf Betreiben und zu finanziellen Lasten der Stadt in den Rahmenvertrag zur Infrastruktursicherung zwischen Land und DB AG aufgenommen, der im Wesentlichen den Hauptzweck der Aufrechterhaltung des eisenbahnrechtlichen Widmungsstatus verfolgt, und dieser 2014 verlängert. Aufgrund des Konflikts um die gewidmete, stillgelegte Eisenbahnstrecke und dem Neubau der L 52 neu (Nordentlastung) und den damit verbundenen Auflagen des Eisenbahnbundesamtes erwirbt die Stadt schließlich die Bahntrasse, die so unter die Aufsicht des Landes fällt. Ein wirtschaftlicher Betrieb der Bahnstrecke ist absehbar nicht in Sicht. Der Stadt sind hinsichtlich Bau und Betrieb zudem unter haushaltsrechtlichen Gesichtspunkten die Hände gebunden, wenngleich alle Mittel zur Sicherung einer schienengebundenen Anbindung und Zielerreichung ausgeschöpft wurden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Stadt Koblenz alle verfügbaren Mittel zur Aufrechterhaltung der im Erläuterungsbericht zur Beschlussfassung der Satzung formulierten Zielstellung der Anbindung des Industriegebietes A 61 sowohl an das Straßenverkehrsnetz als auch an das Schienennetz ausgeschöpft hat. Diese umfassen ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren, Grunderwerb für das Industriegleis, Investition in das Trassensicherungsprogramm des Landes bis hin zum Erwerb der stillgelegten Eisenbahnstrecke Koblenz – Bassenheim. Diese Anstrengungen entgegen allen entgegenstehenden äußeren Umständen: Abstand der Post vom geplanten Postverteilzentrum

am Standort A 61 und kompletter Rückzug der Deutschen Bahn AG aus diesem Bereich des regionalen Schienenverkehrs.

Davon unbenommen wurde die Realisierung und Vermarktung des Industriegebietes A 61 mit 11 Ansiedlungen bis 2018 umgesetzt. Fast noch bedeutender ist der Initialeffekt, der im Umfeld des ursprünglich geplanten Industriegebietes A 61 / GVZ zu weiteren 28 gewerblichen Ansiedlungen östlich und westlich der A 61 und damit zur Stärkung der Region führte.

Hinsichtlich der Verwendung der zur Verfügung gestellten Fördermittel lässt sich feststellen, dass diese hinsichtlich der angedachten Verwendung eingesetzt wurden.

Unbenommen von der Aufhebung der Entwicklungssatzung und des förderrechtlichen Abschlusses der Entwicklungsmaßnahme ist die Möglichkeit der Entwicklung der stillgelegten Bahnstrecke Koblenz – Bassenheim und eines Schienenanschlusses des Industriegebietes A 61 / GVZ bei entsprechenden wirtschaftlichen und politischen Randbedingungen weiterhin gegeben.

Anlage/n:

Aufhebungssatzung

Lageplan

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

keine

Historie: