



Stadt Butzbach

Begründung
zum Entwurf des Bebauungsplanes
„Wohnen am Bahnhof“

Planstand: 28.09.2017

Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Holger Fischer, Stadtplaner AKH
M.Sc. Geographie, Shari Buch

Inhalt

1	Veranlassung und Planziel	3
2	Gegenüberstellung alter und neuer Geltungsbereich	4
3	Verfahren	5
4	Änderung bestehender Bebauungspläne	6
5	Regionaler Flächennutzungsplan	8
6	Städtebauliche Konzeption	9
7	Festsetzungen	13
7.1	Art der baulichen Nutzung	13
7.1.1	Allgemeines Wohngebiet.....	13
7.1.2	Mischgebiet	14
7.1.3	Kerngebiet	15
7.1.4	Sondergebiet	16
7.2	Maß der baulichen Nutzung.....	16
7.2.1	Grundflächenzahlen.....	16
7.2.2	Geschossflächenzahlen	17
7.2.3	Zahl der Vollgeschosse	17
7.2.4	Gebäudehöhen	18
7.3	Bauweise, Baulinien, Baugrenzen	18
8	Verkehrserzeugung und Verkehrsflächen	18
9	Immissionsschutz	19
10	Umwelt- und landschaftspflegerische Belange	20
10.1	Umweltbericht/ Umweltprüfung	20
11	Wasserwirtschaftliche Belange	20
11.1	Wasserversorgung.....	20
11.2	Trinkwasserschutzgebiet	21
11.3	Abwasser	21
11.4	Bodenversiegelung	22
11.5	Überschwemmungsgebiet und Oberirdische Gewässer	22
11.6	Altlastenverdächtige Flächen/Altlasten/Altstandorte.....	22
12	Städtebauliche Vorkalkulation	23
13	Bodenordnung	23

1 Veranlassung und Planziel

Mit der Eröffnung der Main-Weser-Bahn im Jahre 1850 setzte auch in Butzbach die Industrialisierung ein, von der in der Innenstadt noch das Gelände der 1858 gegründeten Butzbacher Farbenfabrik in der Weiseler Straße zeugt. Neben dem Bedeutungsverlust der Bahn als Transportmittel mögen es auch die Entwicklung in der Chemischen Industrie und die zunehmenden Anforderungen des Umweltschutzes gewesen sein, die neben einem umfangreichen Wasserschaden 2006 dazu geführt haben, dass der Standort bis heute als Industriebrache galt.

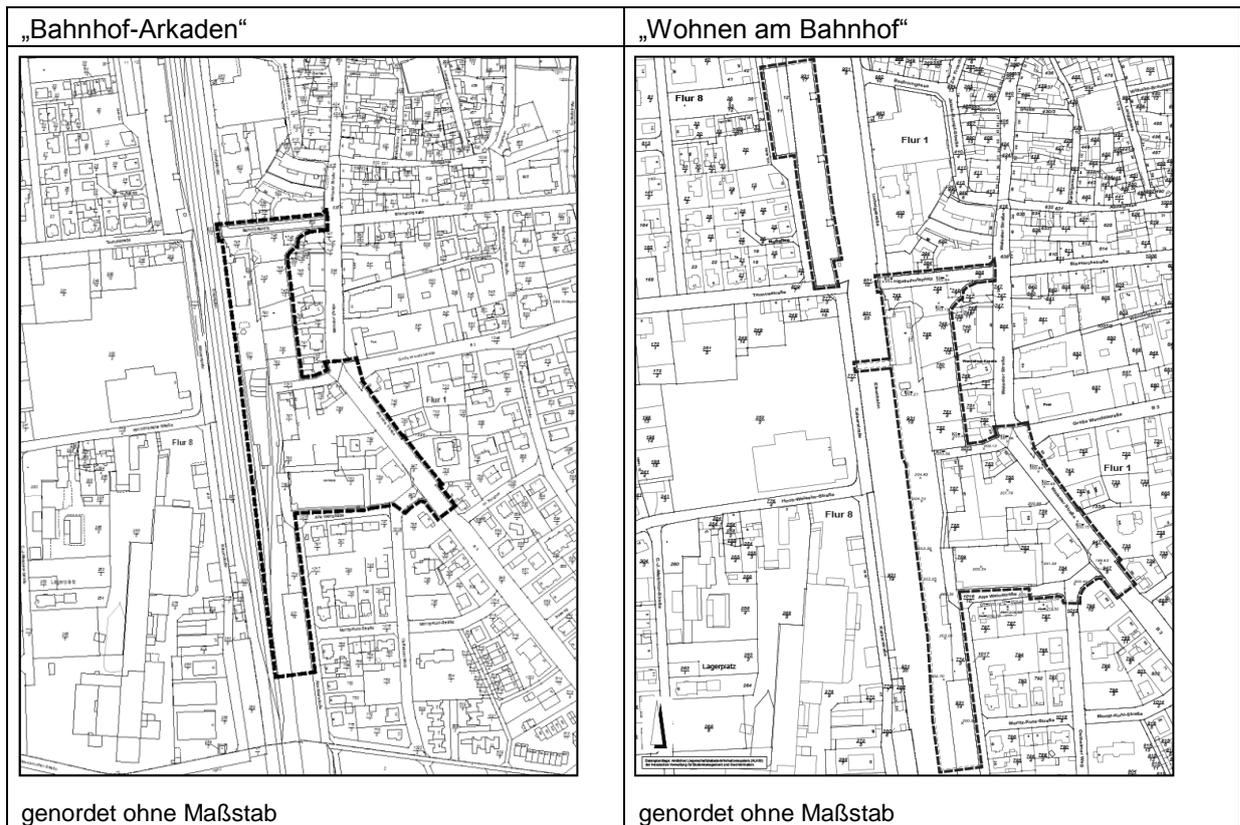
Das ehemalige Fabrikgelände war entsprechend der vormaligen gewerblichen Nutzung in dem Bebauungsplan „Weinstraße“ von 1984 als Gewerbegebiet ausgewiesen und lag seit geraumer Zeit brach. Aufgrund seiner integrierten städtebaulichen Situation und der verkehrsgünstigen Lage im unmittelbaren Anschluss an den zentralen Versorgungsbereich „Altstadt“ bot sich dort zunächst die Planung eines Fachmarktzentums an. Um folglich das Bauplanungsrecht für eine dem integrierten Standort angemessenen Folgenutzung zu schaffen, hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Butzbach in ihrer Sitzung am 03.02.2014 den Bebauungsplan „Bahnhof-Arkaden“ als Satzung beschlossen, mit der Ausweisung eines Kerngebietes und begleitendem städtebaulichen Vertrag zur Regelung der zulässigen Sortimente und Verkaufsflächen für die Planung der „Bahnhofsarkaden“.

Trotz der von der Stadt Butzbach in Form des Bebauungsplanes erbrachten Vorleistungen wurde das Fachmarktzentrum „Bahnhofarkaden“ aber nicht realisiert. Die Investoren haben zwischenzeitlich ein neues Nutzungskonzept vorgelegt. Es soll ein innerstädtisches Wohnquartier entstehen, da sich der Standort aufgrund der zentralen Lage mit Nähe zum Bahnhofstempel, zur Altstadt und den nahegelegenen Einkaufsmöglichkeiten, wie beispielsweise dem Edeka-Markt, und weiterhin aufgrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt Butzbach gut anbietet.

Infolgedessen wurde in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Butzbach am 19.12.2016 der Aufstellungsbeschluss für eine Änderung des Bebauungsplanes „Bahnhof-Arkaden“ gefasst. Die Allgemeinen Planziele der Änderung sind die geringfügige Verbreiterung der überbaubaren Grundstücksfläche im Bereich des ehemaligen Bahnhofsgebäudes sowie die Ausweisung des Geländes der ehemaligen Butzbacher Farbenfabrik und des Parkdecks nebst der angrenzenden Flurstücke bis an die Weiseler Straße als Allgemeines Wohngebiet i.S. § 4 BauNVO mit einem Teilgebiet als Mischgebiet i. S. § 6 BauNVO zulasten des bisher ausgewiesenen Kerngebietes. Im Bereich des Bahnhofsgebäudes bleibt das Kerngebiet i.S. § 7 BauNVO bestehen. Hinzu kommt ein zweiter Teilgelungsbereich westlich der Bahngleise, auf dem ein Sondergebiet für ein P + R Parkhaus ausgewiesen werden soll. Weiterhin soll eine Fußgängerbrücke mit zwei Fahrstühlen errichtet werden, um auch Gleis 2 barrierefrei erreichen zu können.

Aktuell nachzutragen bleibt, dass nach der durchgeführten Entsorgung noch vorhandener Farben und der Asbest-Sanierung die Abbrucharbeiten an der ehem. Farbenfabrik begonnen haben.

2 Gegenüberstellung alter und neuer Geltungsbereich



Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Bahnhof-Arkaden“ grenzt an die Altstadt an, deren Grenze auch heute noch durch die Große Wendelstraße, einer frühen Ortsumfahrung im Zuge der B3, gekennzeichnet ist und umfasst den Bahnhofsvorplatz mit Bahnhofsgebäude, das Gelände der ehemaligen Butzbacher Farbenfabrik entlang der Weiseler Straße, einen Betrieb für Metallveredelung, eine Reinigung und eine Fahrschule. In der Alten Weinstraße befindet sich das nicht mehr genutzte städtische Parkdeck in Gegenlage zu Einfamilienhäusern aus der Mitte des vergangenen Jahrhunderts. Bahnseitig deutet die erhöhte Lage der hier vorhandenen Stellplätze noch auf eine frühere Ladestraße hin, wobei die Gleisanlagen seit vielen Jahren abgebaut sind. Es folgen weitere Stellplätze mit unterschiedlicher Bewirtschaftung, der Busbahnhof, der Taxistand und die Gleisanlagen, die durch eine standardisierte Toilettenanlage und das leerstehende ehemalige Bahnhofsgebäude gegenüber dem Bahnhofsvorplatz abgegrenzt sind.

Der östlich der Bahngleise gelegene Teilgeltungsbereich des neuen Bebauungsplanes „Wohnen am Bahnhof“ wird im Vergleich zum vorherigen Geltungsbereich um eine Fußgängerbrücke in Höhe des Bahnhofsgebäudes ergänzt und nimmt einen verbreiterten Bereich der Alten Weinstraße mit auf. An diesen Teilgeltungsbereich angrenzend liegen:

- nördlich des Bahnhofsvorplatzes sowie zwischen Bahnhofsvorplatz und Weiseler Straße: Wohn- und Geschäftshäuser
- östlich der Weiseler Straße: Gemengelage mit überwiegendem Wohnanteil
- südlich der Alten Weinstraße: Wohnbebauung
- westlich der Main-Weser-Bahn: großflächiger Lebensmitteleinzelhandel auf dem bahnseitigen Teil des ehemaligen Tröster-Geländes und Industriebetriebe südlich der Hochweiseler Straße

Weiterhin kommt ein zweiter Teilgeltungsbereich westlich der Bahngleise hinzu, auf dem ein P + R Parkhaus entstehen soll. Hieran angrenzend liegen:

- nördlich nicht mehr genutzte Bahnanlagen
- östlich parallel verlaufende Bahngleise
- südlich großflächiger Lebensmitteleinzelhandel (Edeka-Markt)
- westlich entlang der Stadtstraße Nußallee angrenzende Wohnbebauung

Im Umgriff des gesamten räumlichen Geltungsbereiches liegt eine Fläche von rd. 3,42 ha. Hiervon entfallen auf das Sondergebiet rd. 0,51 ha, auf das Kerngebiet rd. 0,21 ha, auf das allgemeine Wohngebiet rd. 1,27 ha, auf das Mischgebiet rd. 0,15 ha, auf die Verkehrsflächen insgesamt rd. 1,20 ha sowie 0,08 ha auf die Flächen für Bahnanlagen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt im beschleunigten Verfahren nach § 13a des Baugesetzbuches.

3 Verfahren

Der Bundesgesetzgeber hat 2007 für Bebauungspläne, die der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung dienen ein sog. beschleunigtes Verfahren eingeführt. Die allgemeinen Anwendungsvoraussetzungen sind vorliegend schon unter Hinweis auf die Gewerbebrache im Bereich der früheren Butzbacher Farbenfabrik, das nicht mehr nutzbare Parkdeck in der Alten Weinstraße und das ebenfalls der Niederlegung harrende ehemalige Bahnhofsgebäude gegeben.

Ein Bebauungsplan darf aber nur im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, wenn die max. zulässige Grundfläche i.S. § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung 20.000 m² nicht überschreitet. Dies ist vorliegend der Fall: die anrechenbare Grundfläche umfasst insgesamt rd. 12.348 m².

Das beschleunigte Verfahren ist ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Gemäß Anlage 1 der Liste UVP-pflichtiger Vorhaben wird in Punkt 18.7.1 ein Vorhaben dann UVP-pflichtig, wenn mehr als 100.000 m² zulässige Grundfläche in einem Städtebauprojekt für bauliche Anlagen ausgewiesen werden. Eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls wäre gemäß Punkt 18.7.2 bei einer zulässigen Grundfläche von 20.000 m² bis weniger als 100.000 m² verpflichtend. Da im ersten Teilgeltungsbereich östlich der Bahngleise die zulässige Grundfläche unterhalb dieser Grenze liegt, besteht vorliegend keine Pflicht zur Durchführung einer UVP oder einer Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls.

Weiterhin gilt gemäß Punkt 18.4.1, dass der Bau eines Parkplatzes mit einer Größe von 1 ha oder mehr UVP-pflichtig ist. Gemäß Punkt 18.4.2 gilt die Pflicht zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bei einer Fläche von 0,5 ha bis weniger als 1 ha. Da das geplante Parkhaus auf dem zweiten Teilgeltungsbereich westlich der Bahngleise lediglich eine Fläche von ca. 0,45 ha in Anspruch nimmt, liegt auch dieses Vorhaben unterhalb der vorgeschriebenen Grenzen und verpflichtet vorliegend nicht zur Durchführung einer Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls oder einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Damit kann das beschleunigte Verfahren angewendet werden, d.h. von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB kann abgesehen werden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt durch Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes nebst Begründung nach § 3 Abs. 2 BauGB, den berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wird

nach § 4 Abs. 2 BauGB zeitgleich zur Öffentlichkeitsbeteiligung Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Der räumliche Geltungsbereich umfasst auch planfestgestellte und gewidmete Bahnanlagen-/flächen. Bei den überplanten Bahnflächen handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die nicht der Planungshoheit der Kommune, sondern den Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahnbundesamtes unterliegen. Eine Entwidmung ist beantragt. Da aufgrund der bereits erfolgten Veräußerung davon auszugehen ist, dass die Entwidmung auch zeitnah erfolgen wird, verzichtet der Bebauungsplan auf eine Ausweisung als Fläche für Bahnanlagen.

4 Änderung bestehender Bebauungspläne

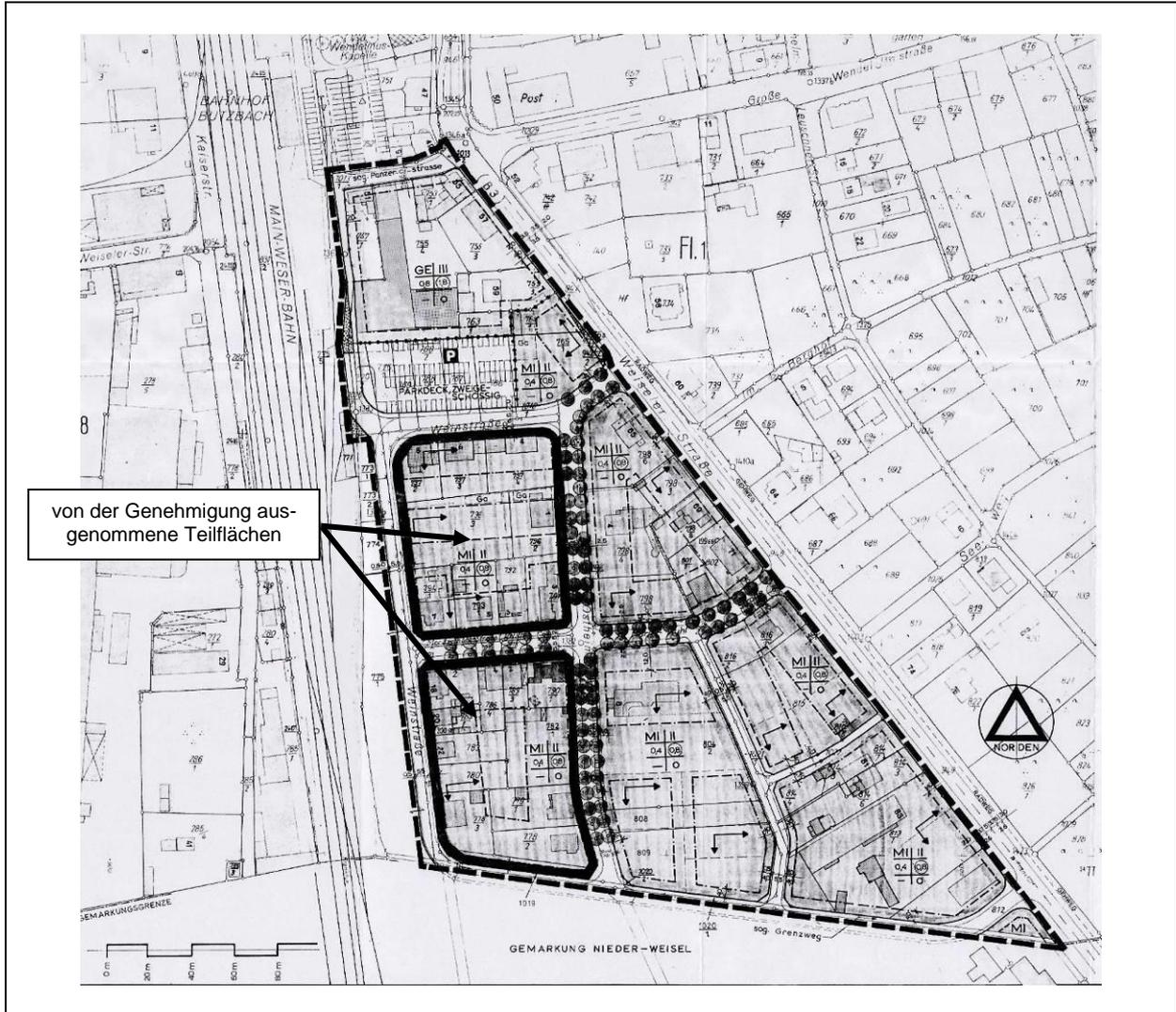
Im Zuge der Planaufstellung des Bebauungsplanes „Bahnhof-Arkaden“ wurden bereits angrenzende Bebauungspläne geändert. Zum einen handelt es sich dabei um den Bebauungsplan „Weinstraße“, der von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Butzbach am 22.06.1983 als Satzung beschlossen und mit Verfügung des Regierungspräsidenten in Darmstadt vom 30.01.1984 genehmigt wurde. Der Geltungsbereich umfasste das Gelände der ehemaligen Butzbacher Farbenfabrik. Von der Genehmigung ausgenommen wurden die beiden zur Ausweisung als Mischgebiet vorgesehenen Flächen zwischen der Alten Weinstraße und dem Ostheimer Weg.

Zwischen dem Ostheimer Weg und der Weiseler Straße weist der Bebauungsplan 1984 Mischgebiet aus. Auch das Anwesen Weiseler Straße 61 (Fahrschule) war als Mischgebiet ausgewiesen. Das westlich anschließende Parkdeck war als öffentliche Parkfläche gewidmet. Nördlich folgte Gewerbegebiet. Zu dem Gewerbegebiet zählten die Anwesen:

- Weiseler Straße 51: Fachwerkwohnhaus, leerstehend
- Weiseler Straße 55: Wohn- und Geschäftshaus, zuletzt mit einem Friseur im Erdgeschoss, leerstehend
- Weiseler Straße 57: Butzbacher Farbenfabrik, nur noch Restlager, sonst leerstehend
- Weiseler Straße 59: Reinigung und Metallveredelungsbetrieb

Während die Ausweisung des Gewerbegebietes entsprechend der 1993/94 nachgewiesenen gewerblichen Nutzung noch zutreffend war, kam dem Standort 2014 aufgrund seiner damaligen Bedeutung für die Innenstadt und die dort ansässigen Einzelhandelsbetriebe, Dienstleister und freien Berufe für kerngebietstypische Nutzungen oder ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel besondere Bedeutung zu. Nachfragern nach gewerblich-industriell nutzbaren Baugrundstücken hätten z.B. im Bereich des Industriegebietes Ost entsprechende Angebote unterbreitet werden können.

Bebauungsplan „Weinstraße“ (Ausschnitt)



genordet, ohne Maßstab

Nördlich an den Bebauungsplan „Weinstraße“ schloss der Bebauungsplan „Bahnhofsvorplatz“ an. Es handelte sich hierbei um den Sanierungsbebauungsplan Nr. 9, der von der Stadtverordnetenversammlung am 17.07.1978 als Satzung beschlossen und durch den Regierungspräsidenten in Darmstadt mit Verfügung vom 07.11.1979 genehmigt worden ist.

Der Bebauungsplan beinhaltet in seiner linken Planzeichnung die „Gebäude oder sonstige bauliche Anlagen“, die bei Durchführung der Sanierung ganz oder teilweise beseitigt werden müssen. Die rechte Planzeichnung weist als Folgenutzung Verkehrsflächen unterschiedlicher Zweckbestimmung aus. Zur Weiseler Straße schließen an diese Verkehrsflächen, den Busbahnhof nebst Taxistand und öffentliche Parkplätze, Kerngebiet und im Bereich der Wendelinskapelle eine Fläche für den Gemeinbedarf an. Westlich wird das Bahnhofsgebäude nebst anschließender Fläche, die nach der Kartengrundlage damals noch mit einem Lagergebäude bebaut war, als „Gebäude oder sonstige bauliche Anlagen, die erhalten werden sollen“, gekennzeichnet.

Der Bebauungsplan „Bahnhof-Arkaden“ von 2014 greift die vormalige Verkehrsflächenausweisung auf und passt deren Abgrenzung an die aktuelle Grundstücksgrenzenstruktur an. Auf eine Innenaufteilung wurde im Wesentlichen verzichtet, um zukünftige Gestaltungsplanungen nicht zu erschweren. Einbezogen in die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wird der niederzulegende Vorbau des

Bahnhofsgebäudes. Das Gebäude selbst sowie die südlich anschließenden Flächen wurden als Kerngebiet ausgewiesen, um nach der Entwidmung in einem Gebäuderiegel Läden und Dienstleistungen einrichten bzw. anbieten zu können.

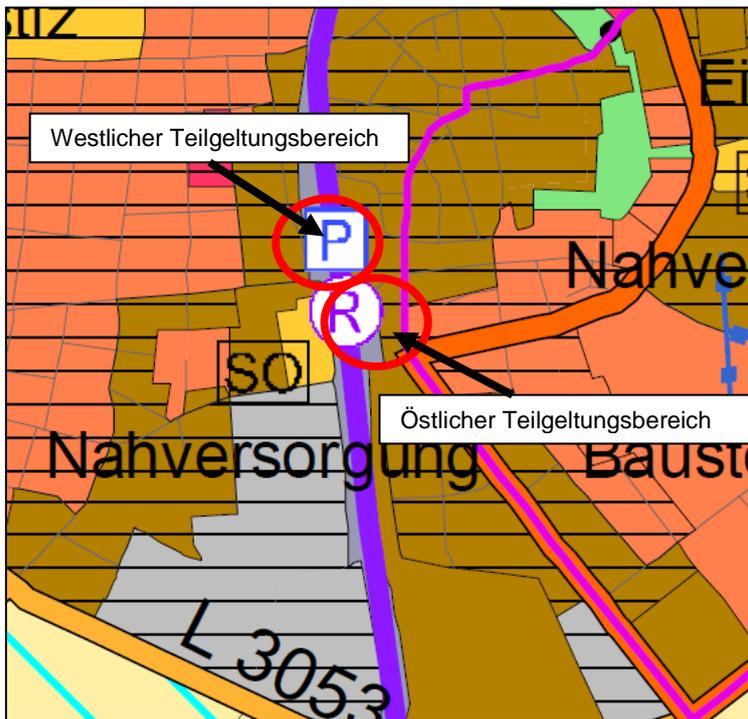
Bebauungsplan „Bahnhofsvorplatz“ (Ausschnitt)



genordet, ohne Maßstab

5 Regionaler Flächennutzungsplan

Der die Ebenen der Raumordnung/Regionalplanung und der vorbereitenden Bauleitplanung in sich vereinigende Regionale Flächennutzungsplan des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain für die Stadt Butzbach stellt entsprechend der vormaligen Nutzung im Bereich beider Teilgeltungsbereiche gewerbliche Baufläche Bestand dar. Südlich des ersten, östlich der Bahngleise gelegenen, Teilgeltungsbereiches schließt sich eine Gemischte Baufläche Bestand an und in Richtung Altstadt folgt westlich der Weiseler Straße ebenfalls Gemischte Baufläche, nördlich schließt zunächst ein Streifen Wohnbaufläche Bestand an. Nordwestlich des zweiten, westlich der Bahngleise gelegenen, Teilgeltungsbereiches schließt sich ebenfalls Gemischte Baufläche Bestand an, südlich wird eine Gemischte Baufläche geplant dargestellt.

Ausschnitt RegFNP 2010

genordet ohne Maßstab

Das geplante Allgemeine Wohngebiet kann durch die Darstellung gewerblicher Bauflächen im RegFNP zunächst nicht aus diesem entwickelt werden, genauso wie das Kerngebiet und das geplante Sondergebiet im 2. Teilgeltungsbereich, der im RegFNP außerdem als P + R Platz dargestellt ist. Eine Änderung des RegFNP ist aber nicht erforderlich, da der Bundesgesetzgeber für Bebauungspläne der Innenentwicklung bestimmt hat, dass es nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes nur einer Berichtigung des Flächennutzungsplanes bedarf.

Ein Abweichungsverfahren nach § 12 des Hess. Landesplanungsgesetzes wird nicht gefordert. Die Stadt Butzbach kann also davon ausgehen, dass der Bebauungsplan „Wohnen am Bahnhof“ nicht im Dissens mit § 1 Abs. 4 BauGB steht, nachdem die Gemeinden ihre Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung anzupassen haben.

6 Städtebauliche Konzeption

Für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurden bereits im Zusammenhang mit dem Hessian Day, der in Butzbach im Jahr 2007 stattfand, Konzepte erarbeitet. Auch wenn diese bisher nicht umgesetzt werden konnten, soll das Thema doch wieder aufgegriffen werden, so dass die Einbeziehung des Bahnhofsvorplatzes in den räumlichen Geltungsbereich und hiermit einhergehend die Änderung des Bebauungsplanes „Bahnhof-Arkaden“ auch den Anforderungen des § 1 Abs. 3 BauGB, nachdem die Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen haben, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist, Rechnung trägt.

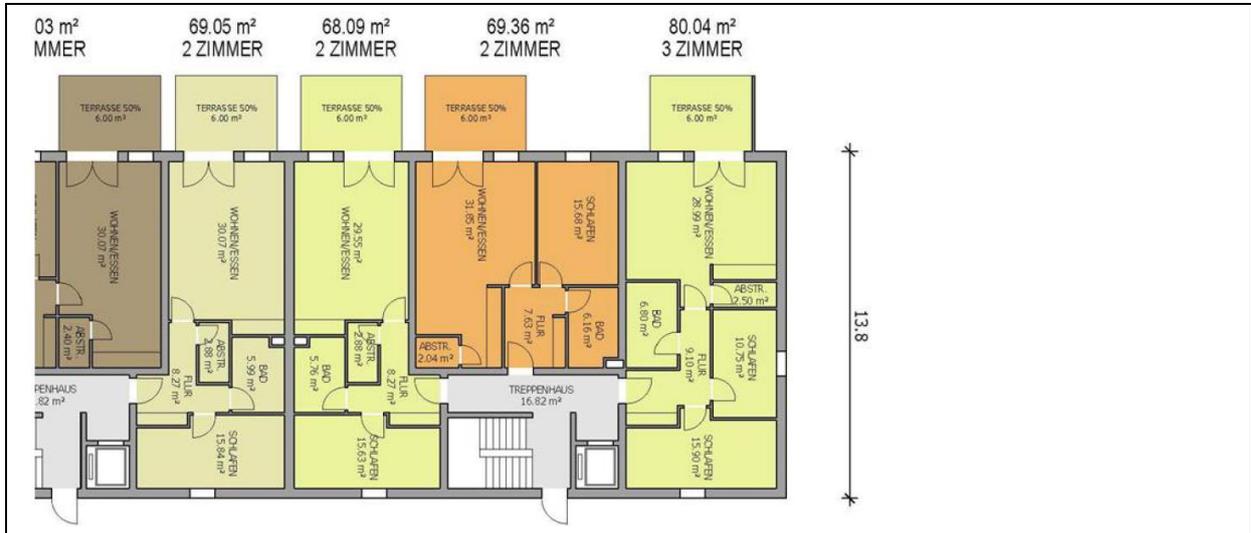
Weiterhin wurde von den Investoren ein Baukonzept für das geplante Wohnquartier aufgestellt, das sich aktuell noch in der Anpassung befindet und das nachfolgend vorgestellt werden soll.

Lageplan Wohnquartier (Stand: 23.10.2017, Ten Brinke)

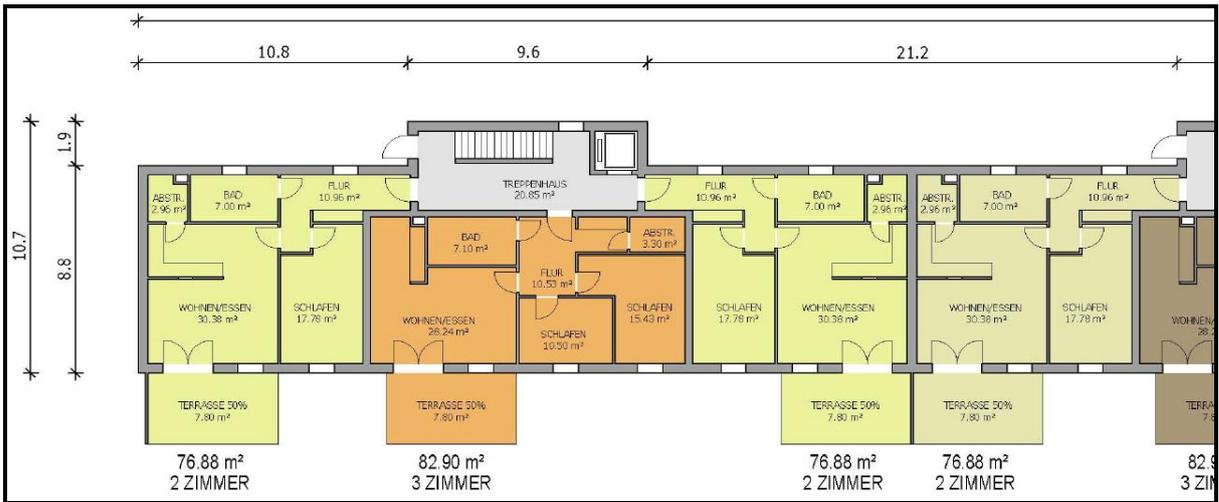


Das Planungskonzept der Projektentwickler von Ten Brinke, das auf dem Allgemeinen Wohngebiet realisiert werden soll, beinhaltet insgesamt 6 Wohnblöcke, wovon 3 Blöcke das Zentrum und 3 Blöcke deren Umrandung bilden: Haus A.1 und A.2, Haus B, Haus C, Haus D und Haus E. Der Wohnriegel Haus A.1 liegt parallel zur Bahn und soll die Möglichkeit für etwas günstigeren Wohnraum bieten. Weiterhin stellt er den Schallschutz gegenüber der Bahn für das gesamte Areal dar. Die schutzwürdigen Räume der Wohnungen dieses Riegels unterliegen in ihrer baulichen Ausführung bestimmten Festsetzungen, die dem Schutz vor Außenlärm Rechnung tragen und im nachfolgenden Kapitel ausgeführt werden. Die übrigen Wohnriegel beinhalten überwiegend 2 – 3 Zimmer-Wohnungen, die in unterschiedlichen Mietpreisklassen und Wohnungszuschnitten vermarktet werden sollen. Die nachfolgenden Grundrisse zeigen beispielhaft die geplante Aufteilung der Gebäuderiegel, befinden sich aktuell aber noch in der Anpassung.

Beispielhafte Grundrissgestaltung Haus B, EG (Stand: 26.09.2017, Ten Brinke)



Beispielhafte Grundrissgestaltung Haus A, EG (Stand: 26.09.2017, Ten Brinke)



Zudem besteht zwischen den Wohnriegeln Haus A.1 und Haus A.2 eine Wegebeziehung zum Bahnhofsvorplatz.

Lageplan Wohnquartier (Stand: 26.09.2017, Ten Brinke)



Insgesamt sind ca. 164 neue Wohnungen geplant, die verschiedene Größenordnungen zwischen 50 und 80 m² abdecken. Zwischen den Bahngleisen und dem Wohnriegel Haus A.1 befinden sich zugehörige ebenerdige Parkplätze, die über die Große Wendelstraße von Norden her angefahren werden können. Die Ausfahrt erfolgt über die Alte Weinstraße nach Süden hin. Weiterhin wird eine Tiefgarage geplant, um dem Bedarf an Parkflächen für die zukünftigen Bewohner des übrigen Quartiers Rechnung zu tragen. Die Zu- und Abfahrt der Tiefgarage soll ebenfalls über die Alte Weinstraße erfolgen.

Grundrissgestaltung Tiefgarage (Stand: 26.09.2017, Ten Brinke)



Um eine entsprechende optische Vorstellung zur Konzeption des Wohnquartiers zu erhalten, hat Ten Brinke eine Visualisierung gestaltet, die der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen ist. Sie zeigt die Perspektive von Südosten in das Wohnquartier mit den dreigeschossigen Wohnriegeln und einer Grünfläche.

Visualisierung Lageplan Wohnquartier (Stand: 26.09.2017, Ten Brinke)



Das Planungsbüro KUBUS hat weiterhin die Konzeption des P + R Parkhauses vorgenommen, das westlich der Bahngleise auf einem bestehenden P + R Parkplatz entstehen soll, indem dort eine Ebene über den Bestand gebaut werden soll. Geplant ist die Unterbringung von ca. 300 Stellplätzen.

Konzept P + R Parkhaus (Stand 19.04.2017, KUBUS)



7 Festsetzungen

Zur Sicherung der angestrebten städtebaulich geordneten Entwicklung sind in Ausführung des § 1 Abs. 3 BauGB die im Folgenden erläuterten zeichnerischen und textlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen worden.

7.1 Art der baulichen Nutzung

Zur Ausweisung gelangen im überwiegenden Teil des östlichen Teilgeltungsbereiches ein Allgemeines Wohngebiet sowie ein Teilbereich als Mischgebiet. Hinzu kommen die Ausweisung eines Kerngebietes im Bereich des Bahnhofsgebäudes sowie die Ausweisung eines Sondergebietes im westlichen Teilgeltungsbereich des Bebauungsplanes „Wohnen am Bahnhof“.

7.1.1 Allgemeines Wohngebiet

Der Bebauungsplan setzt für den Bereich des östlichen Plangebietes großräumig **Allgemeines Wohngebiet** i.S.d. § 4 BauNVO fest. Allgemeine Wohngebiete dienen gemäß § 4 Abs. 1 BauNVO vorwiegend dem Wohnen. Allgemein zulässig sind gemäß § 4 Abs. 2 BauNVO:

- Wohngebäude,
- die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe und
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Ausnahmsweise können darüber hinaus gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO zugelassen werden:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen,
- Gartenbaubetriebe und
- Tankstellen.

Hinzu kommen gemäß § 13 BauNVO Räume für freie Berufe, d.h. für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender, die ihren Beruf in ähnlicher Art ausüben.

Der Bebauungsplan setzt jedoch gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO fest, dass die im Allgemeinen Wohngebiet nach § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen unzulässig sind. Der Ausschluss entspricht dem städtebaulichen Ziel, innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches keine Nutzungen bauplanungsrechtlich vorzubereiten, die der angestrebten städtebaulichen Qualität entgegenstehen oder im Kontext der Lage des Plangebietes insbesondere aufgrund des Platzbedarfs, des Verkehrsaufkommens oder des Emissionspotenzials nicht oder nur bedingt vertraglich untergebracht werden können.

Weiterhin setzt der Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 19 Abs. 4 BauNVO fest, dass innerhalb des Allgemeinen Wohngebietes die zulässige Grundfläche gemäß GRZ durch die Grundfläche von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 sowie bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird bis zu einer Grundflächenzahl von $GRZ = 0,9$ überschritten werden darf. Dies begründet sich durch die zur Befriedigung des Stellplatzbedarfes erforderliche Tiefgarage.

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB setzt der Bebauungsplan darüber hinaus fest, dass innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche entlang der westlichen Geltungsbereichsgrenze des ersten Teilgeltungsbereiches ein durchgehender Baukörper mit mind. 2 Vollgeschossen zu errichten ist, auf dessen Westseite keine Aufenthaltsräume bzw. nur solche mit nichtöffnbaren Fenstern und Fenstertüren zulässig sind. Sofern das oberste Geschoss als Staffelgeschoss mit Rücksprung auf der zu den Bahnanlagen hin gewandeten Seite ausgeführt wird, wird festgesetzt, die Brüstung zu mauern und mit einer aufgesetzten Glaswand zu versehen. Die Gesamthöhe von Brüstung und Glaswand muss mindestens 1,8 m betragen. Dies begründet sich durch den notwendigen Schutz gegen Außenlärm für schutzwürdige bzw. überwiegend dem Wohnen dienende Räume.

Um den vorliegenden bauleitplanerischen Eingriff in den Naturhaushalt sowie den Boden- und Wasserhaushalt zu minimieren oder in Teilen einem Ausgleich zuzuführen, wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB für das Allgemeine Wohngebiet festgesetzt, dass soweit die Dachfläche der Tiefgarage nicht baulich genutzt wird, sie dauerhaft zu begrünen ist. Die Höhe der Vegetationstragschicht hat mind. 0,3 m zu betragen. Auf dem geplanten Spielplatz sind in Ergänzung der grünordnerischen Festsetzungen 3 flachwurzeln Bäume anzupflanzen, die der Artenliste auf der Plankarte zu entnehmen sind.

Abschließend wird festgesetzt, dass Gem. § 9 Abs. 2 BauGB die Nutzung der zulässigen Wohnungen innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen 2 erst zulässig ist, wenn der Gebäuderiegel innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche 1 errichtet worden ist. Dies begründet sich aus der Funktion dieses Gebäuderiegels als Schallschutz für die rückwärtige Wohnbebauung.

7.1.2 Mischgebiet

Im südöstlichen Teilbereich des ersten Teilgeltungsbereiches wird ein Mischgebiet ausgewiesen, das aufgrund seiner Kleinflächigkeit zunächst formal keinen Gebietscharakter entwickeln kann. Jedoch begründet sich seine Ausweisung im Zusammenhang mit dem angrenzenden Mischgebiet südlich der Alten Weinstraße, wonach die Fläche entsprechend als solche im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Wohnen am Bahnhof“ ausgewiesen werden darf.

Mischgebiete gemäß § 6 Abs. 1 BauNVO dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Zulässig sind:

1. Wohngebäude,
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des
4. Beherbergungsgewerbes,
5. sonstige Gewerbebetriebe,
6. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten werden von der Planung ausgeschlossen, um innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches keine Nutzungen bauplanungsrechtlich vorzubereiten, die der angestrebten städtebaulichen Qualität entgegenstehen oder im Kontext der Lage des Plangebietes insbesondere aufgrund des Platzbedarfs, des Verkehrsaufkommens oder des Emissionspotenzials nicht oder nur bedingt verträglich untergebracht werden können.

7.1.3 Kerngebiet

Auch dem ausgewiesenen Kerngebiet im Bereich des Bahnhofsgebäudes käme aufgrund seiner Kleinflächigkeit formal kein Gebietscharakter zugute. Betrachtet man jedoch die Fläche im Zusammenhang mit der Randbebauung des Bahnhofsvorplatzes, ergibt sich die Begründung seiner Ausweisung als solches.

Kerngebiete dienen gemäß § 7 Abs. 1 vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Im vorliegenden Kerngebiet sind zulässig:

1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
2. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes
3. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
5. Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen,
6. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
7. sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplanes.

Ausnahmsweise können Tankstellen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 5 fallen sowie sonstige Wohnungen zugelassen werden:

Der Bebauungsplan schließt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO von den zulässigen Nutzungen Vergnügungsstätten einschließlich Spielhallen sowie Piercing- und Tattoostudios aus, um innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches keine Nutzungen bauplanungsrechtlich vorzubereiten, die der angestrebten städtebaulichen Qualität entgegenstehen oder im Kontext der Lage des Plangebietes insbesondere aufgrund des Platzbedarfs, des Verkehrsaufkommens oder des Emissionspotenzials nicht oder nur bedingt verträglich untergebracht werden können. Der zusätzliche Ausschluss von Piercing- und Tattoostudios findet seine Legitimation insbesondere in dem großen Anteil Jugendlicher, die den öffentlichen Personenverkehr nutzen und die Verbindung von Omnibusbahnhof und Bahnhaltstellen regelmäßig frequentierten.

7.1.4 Sondergebiet

Auf dem westlichen Teilgeltungsbereich des Bebauungsplanes kommt ein Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 2 mit der Zweckbestimmung P + R Parkhaus zur Ausweisung. Die Ausweisung eines Sondergebietes bietet sich vorliegend an, da u.a. wegen der geringen Ausdehnung des Gebietes und der Beschränkung auf eine einzige Nutzung eine wesentliche Unterscheidung zu den sonstigen Baugebieten nach BauNVO vorliegt und um spezifische Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung treffen zu können, damit sich das geplante Vorhaben städtebaulich einfügt und dem Bedarf an Parkflächen im Zusammenhang mit dem Bahnhof und dem damit einhergehenden Pendlerverkehr Rechnung trägt.

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 11 Abs. 2 BauNVO wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass die Errichtung eines Park & Ride Parkhauses mit Stellplätzen für das Abstellen von Personenkraftwagen, einschließlich der Verkehrswege (Zu- und Abfahrten) und sonstiger nutzungsbezogener Anlagen und Einrichtungen zulässig ist.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Bei der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung im Bebauungsplan sind gemäß § 16 Abs. 3 BauNVO stets die Grundflächenzahl oder die Größe der Grundflächen der baulichen Anlagen und die Zahl der Vollgeschosse oder die Höhe baulicher Anlagen zu bestimmen, wenn ohne ihre Festsetzung öffentliche Belange, insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, beeinträchtigt werden können.

Zum Maß der baulichen Nutzung werden die Grundflächenzahl, die Geschossflächenzahl sowie die Zahl der maximal zulässigen Vollgeschosse und die Bauweise festgesetzt. Darüber hinaus erfolgt zur Begrenzung der Höhenentwicklung baulicher Anlagen im Kern- und Sondergebiet die Festsetzung von maximal zulässigen Gebäudeoberkanten in Höhe über NN.

7.2.1 Grundflächenzahlen

Die Grundflächenzahl gibt an, wie viel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche i.S.d. § 19 Abs. 3 BauNVO zulässig sind. Die zulässige Grundfläche ist der Teil des Baugrundstückes, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf. Der Bebauungsplan setzt für das **Allgemeine Wohngebiet** eine einheitliche Grundflächenzahl von **GRZ = 0,4** fest. Die Festsetzung befindet sich somit an der Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO für Allgemeine Wohngebiete. Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO sind bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO sowie von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, mitzurechnen. Die zulässige Grundfläche darf durch die Grundflächen dieser Anlagen jedoch um bis zu 50 % und somit im Zuge der vorliegenden Planung höchstens bis zu einer Grundflächenzahl von GRZ = 0,8 überschritten werden. Die für die geplante Tiefgarage geringfügige Überschreitung der GRZ auf 0,9 darf allerdings aufgrund der Befriedigung des Stellplatzbedarfes zugelassen werden, da die Einhaltung der Grenzen auf dem Allgemeinen Wohngebiet zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckentsprechenden Grundstücksnutzung führen würde.

Für das **Mischgebiet** setzt der Bebauungsplan eine Grundflächenzahl von **GRZ = 0,4** fest. Die Festsetzung bleibt somit hinter den Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO für Mischgebiete zurück, ermöglicht aber eine zweckentsprechende Bebauung, die in ihrer städtebaulichen Dichte der zentralen Lage und dem Umfeld des Plangebietes gerecht wird.

Im Bereich des **Kerngebietes** setzt der Bebauungsplan eine Grundflächenzahl von **GRZ = 1,0** fest.

Für das **Sondergebiet** gilt die Festsetzung einer Grundflächenzahl von **GRZ = 0,9**. Auch hier wird die zulässige Obergrenze der Grundflächenzahl geringfügig, sprich um 0,1, überschritten, um der Nachfrage nach P + R Parkflächen Rechnung zu tragen.

7.2.2 Geschossflächenzahlen

Die Geschossflächenzahl gibt an wie viel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche i.S.d. § 19 Abs. 3 BauNVO zulässig sind. Der Bebauungsplan setzt für das **Allgemeine Wohngebiet** eine einheitliche Geschossflächenzahl von **GFZ = 1,2** fest. Die Geschossflächenzahl ergibt sich aus der Grundflächenzahl multipliziert mit der Zahl der maximal zulässigen Vollgeschosse. Die Festsetzung befindet sich somit an der Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO für Allgemeine Wohngebiete. Es gilt die gesetzliche Regelung des § 20 Abs. 3 Satz 1 BauNVO, nach der die Geschossfläche nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln ist. Flächen von Aufenthaltsräumen in Geschossen, die keine Vollgeschosse i.S.d. § 2 Abs. 4 HBO sind, werden demnach nicht angerechnet.

Für das **Mischgebiet** wird eine Geschossflächenzahl von **GFZ = 0,8** festgesetzt. Die Festsetzung bleibt somit hinter den Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO für Mischgebiete zurück, ermöglicht aber eine zweckentsprechende Bebauung, die in ihrer städtebaulichen Dichte der zentralen Lage und dem Umfeld des Plangebietes gerecht wird.

Für das Kerngebiet sowie das Sondergebiet werden weder eine Zahl der Vollgeschosse und damit keine Geschossflächenzahlen festgesetzt. Stattdessen wird für beide Gebietstypen eine max. Gebäudehöhe festgesetzt.

7.2.3 Zahl der Vollgeschosse

Die Hessische Bauordnung (HBO) definiert den Vollgeschossbegriff zunächst wie folgt:

Geschosse sind oberirdische Geschosse, wenn ihre Deckenoberkanten im Mittel mehr als 1,40 m über die Geländeoberfläche hinausragen, sonst sind sie Kellergeschosse. Hohlräume zwischen der obersten Decke und der Bedachung, in denen Aufenthaltsräume nicht möglich sind, sind keine Geschosse. Vollgeschosse sind oberirdische Geschosse, die eine Höhe von mindestens 2,30 m haben. Ein gegenüber mindestens einer Außenwand des Gebäudes zurückgesetztes oberstes Geschoss (Staffelgeschoss) und ein Geschoss mit mindestens einer geneigten Dachfläche ist ein Vollgeschoss, wenn es diese Höhe über mehr als drei Viertel der Brutto-Grundfläche des darunter liegenden Geschosses hat. Die Höhe der Geschosse wird von Oberkante Rohfußboden bis Oberkante Rohfußboden der darüber liegenden Decke, bei Geschossen mit Dachflächen bis Oberkante der Tragkonstruktion gemessen. Untergeordnete Aufbauten über Dach und untergeordnete Unterkellerungen zur Unterbringung von maschinentechnischen Anlagen für die Gebäude sind keine Vollgeschosse. Dachgeschosse sind Geschosse mit mindestens einer geneigten Dachfläche.

Der Bebauungsplan begrenzt für das **Allgemeine Wohngebiet** die maximale Zahl der Vollgeschosse einheitlich auf ein Maß von **Z = III**, sodass grundsätzlich eine dreigeschossige Bebauung zuzüglich von Staffel- oder Untergeschossen, die nicht die Vollgeschossdefinition der HBO erfüllen, bauplanungsrechtlich zulässig ist.

Für das **Mischgebiet** wird die Zahl der Vollgeschosse auf **Z = II** begrenzt, sodass grundsätzlich eine zweigeschossige Bebauung zuzüglich von Staffel- oder Untergeschossen, die nicht die Vollgeschossdefinition der HBO erfüllen, bauplanungsrechtlich zulässig ist.

Für das Kerngebiet sowie das Sondergebiet werden keine Zahlen der Vollgeschosse festgesetzt. Die max. Höhe der zu errichtenden Gebäude ergibt sich hier durch die Maßgabe der getroffenen Festsetzungen zur Höhenentwicklung.

7.2.4 Gebäudehöhen

Für das **Kerngebiet** im Bereich des ehemaligen Bahnhofes wird eine Oberkante von max. 214 m über NN festgesetzt, dies entspricht einer Höhe von rd. 9-10 m über dem Niveau des Bahnhofsvorplatzes und ermöglicht eine zweigeschossige Bebauung.

Für das **Sondergebiet** wird ebenfalls eine Oberkante von max. 214 m über NN festgesetzt.

7.3 Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

Der Bebauungsplan teilt das **Allgemeine Wohngebiet** in zwei Bereiche, das Baugebiet Nr. 1 und das Baugebiet Nr. 2. Für das Baugebiet Nr. 1 wird eine geschlossene Bauweise i.S.d. § 22 Abs. 3 BauNVO fest, sodass Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand zu errichten sind. Hier soll ein durchgehender Baukörper errichtet werden. Für das Baugebiet Nr. 2 setzt der Bebauungsplan eine offene **Bauweise** i.S.d. § 22 Abs. 2 BauNVO fest, sodass Gebäude mit seitlichem Grenzabstand zu errichten sind. Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen erfolgt durch **Baugrenzen**, über die hinaus mit den Hauptgebäuden grundsätzlich nicht gebaut werden darf.

Für das Kerngebiet sowie das Sondergebiet wird eine Bauweise nicht festgesetzt. Diese ergibt sich abschließend aus der überbaubaren Grundstücksfläche in Verbindung mit den Abstandsbestimmungen der Hessischen Bauordnung.

8 Verkehrserzeugung und Verkehrsflächen

Das geplante Wohngebiet wird einen Mehrverkehr erzeugen, der im Wesentlichen über das vorhandene Straßennetz abgewickelt werden muss. Als Ergänzung des Abwägematerials wurde daher von der Durth-Roos-Consulting GmbH, Darmstadt, eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung für das damals geplante Fachmarktzentrum durchgeführt, deren Ergebnisse der Gutachter wie folgt zusammenfasst:

„Die Nachweise zeigen, dass sowohl der Knotenpunkt B 3 Große Wendelstraße / B 3 Weiseler Straße / Zum Bahnhof als auch der Knotenpunkt B3 Weiseler Straße / Alte Weinstraße ohne Veränderung des heutigen Zustands leistungsfähig betrieben werden können.

Der Knotenpunkt B 3 Große Wendelstraße / B 3 Weiseler Straße / Zum Bahnhof weist im kurzfristigen sowie im langfristigen Planungsprozess eine Verkehrsqualität von C auf. Für die Fußgänger ergeben sich am Knotenpunkt bei beiden Planungsstufen hohe Wartezeiten und somit eine Verkehrsqualität der Stufe D.

Am Einmündungsbereich B 3 Weiseler Straße / Alte Weinstraße kann der Kfz-Verkehr mit einer guten Verkehrsqualität von B abgewickelt werden. Für den die Alte Weinstraße kreuzenden Fußgängerverkehr ergeben sich nur sehr geringe Wartezeiten und somit eine Verkehrsqualität der Stufe A.

Die verkehrliche Erschließung des Wohnbauvorhabens kann somit als gesichert erachtet werden.“

Für den normativen Teil des Bebauungsplanes ist somit ausreichend, den hier in Rede stehenden Abschnitt der Weiseler Straße und den Anfang der Alten Weinstraße in den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes einzubeziehen. Aber auch die Verbindung vom Bahnhofsvorplatz zur Weiseler Straße nördlich entlang des geplanten Wohnquartiers bedarf der Beplanung. Hier wird ein Teil des

ehem. BuFa-Geländes in die Straßenverkehrsfläche einbezogen, um eine Verbreiterung der Straße vornehmen zu können.

Auf dem Teilgeltungsbereich westlich der Bahngleise ist der Neubau eines P & R-Parkhauses als Ersatz für das wegfallende Parkdeck vorgesehen. Hier wird der P + R Parkplatz im Bestand überbaut. Die verkehrliche Erschließung ist vorhanden.

Da sich das geplante Allgemeine Wohngebiet in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und dem zentralen Busbahnhof befindet, darf auch ohne weitergehende Ausführungen angenommen werden, dass die Erschließung mit dem ÖPNV in ausreichendem Maße gesichert ist.

Dies gilt analog für die fußläufige Erschließung und die Erschließung für Radfahrer, da das gesamte umgebende Straßennetz über ausreichend breite Gehwege und von Radfahrern nutzbare Verkehrsflächen verfügt. Die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer haben zudem die Möglichkeit, die Bahnunterführung bzw. die zukünftige Fußgängerbrücke zu nutzen, um auf kurzem Wege den westlichen Teil der durch die Main-Weser-Bahn zweigeteilten Kernstadt zu erreichen.

9 Immissionsschutz

Im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB sind die Belange des Immissionsschutzes entsprechend zu würdigen. Nach den Vorgaben des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auch sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Geplant sind im ersten Teilgeltungsbereich östlich der Bahngleise eine Verkehrsfläche für einen Omnibusbahnhof, ein Allgemeines Wohngebiet sowie eine Tiefgarage unterhalb des allgemeinen Wohngebietes. Die Belastung der öffentlichen Straßen wurde durch den Verkehrsgutachter zur Verfügung gestellt. Diese zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastung wurde Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wird folgendes festgehalten:

„Straßenverkehrsgeräusche

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass im Nahbereich der Straßen (hauptsächlich B3) die Orientierungswerte der DIN 18005 teilweise sehr deutlich um bis zu 18/20 dB tags/nachts überschritten werden. Im zentralen Plangebiet werden die Orientierungswerte bei freier Schallausbreitung tags um ~ 8 dB und nachts um 10 dB überschritten. Unter Berücksichtigung der geplanten Gebäude werden durch die Abschirmung des Gebäuderiegels entlang der B3 die Orientierungswerte in großen Teilen eingehalten.

Schienerverkehrsgeräusche

Aus den farbigen Schallausbreitungsmodellen ist abzuleiten, dass im östlichen Plangebietsbereich die Orientierungswerte der DIN 18005 durch den Schienenverkehr tags um bis zu 23 dB und nachts um 36 dB überschritten werden. Der Gebäuderiegel entlang der Bahntrasse sorgt für eine deutliche Abschirmung des zentralen Bebauungsplangebietes.

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Die wesentlichen Geräuschquellen für die Baugrenzen sind die direkt angrenzenden öffentlichen Verkehrswege. Insofern sind aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden bzw. Wällen hier praktisch nicht vorstellbar. Es kann jedoch durch die Gestaltung der einzelnen Grundrisse auf die Geräuscheinwirkungen Einfluss genommen werden, so dass Fensterflächen von Aufenthaltsräumen in den Gebäudekörpern direkt an der Bahntrasse bzw. Weiseler Straße auf die lärmabgewandte Gebäudeseite angeordnet werden.

Andernfalls sind passive Schallschutzmaßnahmen zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse innerhalb der Gebäude festzusetzen.“

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse wurden entsprechende Festsetzungen in den Bebauungsplan mit aufgenommen.

Das Parkhaus westlich der Bahn wird ausschließlich dem P&R-Verkehr dienen, d.h. die Einstellplätze werden i.d.R. nur einmal am Tag angefahren und wieder verlassen. Dieses zusätzliche Verkehrsaufkommen kann unschwer über die vorhandenen Stadtstraßen abgewickelt werden. Die Abschirmung zu den Wohngebäuden in der Nussallee hin kann durch eine geschlossene bzw. teilweise geschlossene Außenhaut gewährleistet werden. Der Nachweis erfolgt aufgrund der TA Lärm im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens.

10 Umwelt- und landschaftspflegerische Belange

10.1 Umweltbericht/ Umweltprüfung

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Natur- und Umweltschutzes sowie der Landschaftspflege nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu berücksichtigen. Im zweistufigen Regelverfahren ist ferner eine Umweltprüfung durchzuführen, deren Ergebnisse in einem Umweltbericht gemäß § 2 Abs. 4 BauGB darzustellen sind. Bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung, die im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden, bedarf es in der Regel keiner formalen Umweltprüfung. Wie oben dargelegt, kann der Bebauungsplan „Wohnen am Bahnhof“ im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Da sich die Notwendigkeit der Würdigung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege allerdings allein schon aus dem Gebot der gerechten Abwägung des § 1 Abs. 7 BauGB ergibt, ist der Begründung ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag beigelegt, auf welchen im Anhang verwiesen wird.

11 Wasserwirtschaftliche Belange

Die folgenden Ausführungen geben Aufschluss über die Berücksichtigung der wasserwirtschaftlichen Belange im Rahmen des Bauleitplanverfahrens.

11.1 Wasserversorgung

Bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan „Bahnhof-Arkaden“ war die Wasserversorgung Bestand. Seitens der EVB GmbH kann laut Schreiben vom 17.07.2012 an den Hydranten im umgebenden Leitungsnetz nach der Rohrnetzberechnung für den Brandschutz ein Löschwasserbedarf vom 96 m³/h bei einem Druck von 1,5 bar über 2 h zur Verfügung gestellt werden. Mit Ausnahme des Endhydranten in der Weinstraße. Hier beträgt die Leistung 48 m³/h. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass sich die Leistung bei der Öffnung mehrerer Hydranten nicht automatisch um jeweils 96 bzw. 48 m³/h summiert.

11.2 Trinkwasserschutzgebiet

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt in keinem Trinkwasserschutzgebiet.

11.3 Abwasser

Die Abwasserableitung ist grundsätzlich gewährleistet. Das Areal ist durch öffentliche Kanäle in der Weiseler Straße, Alte Weinstraße, Großer Wendelstraße und im Bahnhofsvorplatz voll erschlossen. Ebenso ist bereits für die geplante Park- und Omnibusbahnhofsfläche für deren Oberflächenentwässerung eine Sammelleitung vorhanden. Die Abwasserbehandlung erfolgt in der Kläranlage Butzbach.

Der Eigenbetrieb Abwasserbeseitigung Butzbach und das Abwasser Investment der EVB GmbH führen in ihrer Stellungnahme vom 17.07.2012 ergänzend aus:

Entwässerungseinrichtungen (...) sind von dem Bauherrn nach den allgemein anerkannten technischen Regeln zu planen und die Anschlüsse an das öffentliche Kanalnetz mit dem Eigenbetrieb Abwasserbeseitigung Butzbach abzustimmen.

Allerdings sollte bei der Bebauungsplanung die Möglichkeit einer Teilversickerung und die Anordnung von Rigolen nochmals geprüft werden. Die Befestigungen von Verkehrsflächen, insbesondere von Parkplätzen etc. sollten in wasserdurchlässiger Form erfolgen.

Im Zusammenhang mit der Abwasserentsorgung ist ferner die Beseitigung von Niederschlagswasser anzusprechen. Am 01.03.2010 ist das neue Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) in Kraft getreten. Da dem Bund im Zuge der sog. Föderalismusreform für den Bereich des Wasserhaushalts die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz eingeräumt worden ist, wurden die bisherigen Rahmenregelungen entsprechend zu Vollregelungen fortentwickelt. Vorrangig gelten nunmehr die bundesrechtlichen Regelungen - die Vorschriften des Hessischen Wassergesetzes (HWG) gelten jedoch fort, soweit das WHG für den betroffenen Bereich keine oder zumindest keine abschließende Regelung trifft oder aber eine Öffnungsklausel für das Landesrecht enthalten ist.

Die Änderungen bedeuten unter anderem auch, dass § 42 Abs. 3 Satz 1 und 2 HWG a.F. im Ergebnis durch den im Folgenden zitierten § 55 Abs. 2 WHG verdrängt worden ist:

§ 55 Abs. 2 WHG: Grundsätze der Abwasserbeseitigung

Niederschlagswasser soll ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

§ 55 Abs. 2 WHG übernimmt damit als bundesweite Regelung den bereits im Landesrecht eingeführten Grundsatz zur nachhaltigen Niederschlagswasserbeseitigung. Das HWG wurde darüber hinaus jedoch bereits an Inhalt und Systematik des WHG angepasst und am 14.12.2010 vom Landtag beschlossen, sodass nach der erfolgten Anpassung des Landesrechts nachfolgend zugleich die nunmehr maßgebliche Vorschrift des HWG aufgeführt werden soll:

§ 37 Abs. 4 Satz 1 HWG: Abwasserbeseitigung

Abwasser, insbesondere Niederschlagswasser, soll von demjenigen, bei dem es anfällt, verwertet werden, wenn wasserwirtschaftliche und gesundheitliche Belange nicht entgegenstehen.

Da sowohl § 55 Abs. 2 WHG als auch § 37 Abs. 4 Satz 1 HWG zudem unmittelbar geltendes Recht darstellen und im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren zu beachten sind, wobei der Begriff „soll“

dahingehend verstanden wird, dass nur bei nachweislich zu erwartenden Schwierigkeiten, d.h. bei atypischen Sonderfällen, von dem Vollzug Abstand genommen werden darf, wird es für zulässig angesehen, hier auf die Ebene der Baugenehmigungsverfahren verweisen zu dürfen.

11.4 Bodenversiegelung

Von zunehmender Bedeutung im Hinblick auf die langfristige Trinkwassersicherung ist die mit der Versiegelung infolge der geplanten Bebauung einhergehende Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate. Jede Inanspruchnahme von Bodenfläche für eine bauliche Nutzung begründet einen Eingriff in die natürlichen Bodenfunktionen, da insbesondere die Speicherfähigkeit sowie Filter- und Pufferfunktionen beeinträchtigt werden können. Hinzu kommt gegebenenfalls auch der potenzielle Lebensraumverlust für Tiere und Pflanzen. Der Bebauungsplan verweist hier auf die Stellplatzsatzung der Stadt Butzbach und auf die einschlägigen Bestimmungen der Landesbauordnung, wie z.B. § 8 Abs. 1 HBO, der verlangt, dass die nicht überbauten Flächen der bebauten Grundstücke wasser-durchlässig zu belassen oder herzustellen und zu begrünen oder zu bepflanzen sind, soweit sie nicht für eine andere zulässige Verwendung benötigt werden.

11.5 Überschwemmungsgebiet und Oberirdische Gewässer

Der Bebauungsplan berührt kein Überschwemmungsgebiet und keine oberirdischen Gewässer.

11.6 Altlastenverdächtige Flächen/Altlasten/Altstandorte

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst u.a. mehrere Altstandorte. Die Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt beim Regierungspräsidium Darmstadt teilte am 19.07.2012 zur BuFa mit:

Das Grundstück wurde langjährig industriell genutzt. Es handelt sich um einen Altstandort mit der ALTIS-Schlüsselnummer 440 005 000 000 001. Auf dem Gelände wurden lösemittelhaltige Produkte wie Grundierungen, Lacke, Lasuren, Verdünner und Dispersionsfarbe, Styropor, Fliesenkleber hergestellt (mit Hilfe von ca. 40 Stoffen, z.B. Kunstharze, Pigmente, Füllstoffe, Testbenzin, Dissolvern). Weiterhin wurde eine Tankstelle für den hauseigenen Fuhrpark betrieben. Reststoffe wie Farbmittel, Anstrichmittel, Kühlwasser, Metallfasern, Farb- und Lackschlamm sind angefallen.

Bei Betriebsbegehungen wurde u.a. die unsachgemäße Lagerung von Fässern mit Restmengen auf unbefestigten Flächen (Hof und neben Parkdeck), die Lagerung von Testbenzin ohne ausreichende Bodenbefestigung, das Fehlen einer ordnungsgemäßen Entwässerung und Abscheiders an der DK-Zapfstelle festgestellt. Die Gründung erfolgte vor ca. 150 Jahren. Die Stilllegung des Betriebes erfolgte am 16.07.2004.

Im Rahmen der als 1. Schritt eingeforderten Historischen Erkundung, Stand 22.06.2012, wurden folgenden Grundstücke untersucht:

- Weiseler Straße 61 Fahrschule
- Weiseler Straße 51 Wohnhaus
- Weiseler Straße 53 Wohnhaus (1993 zurückgebaut)
- Weiseler Straße 55 Wohnhaus (ehemals Frisör im Erdgeschoss)
- Weiseler Straße 57 ehem. Butzbacher Farbenfabrik
- Weiseler Straße 59 (Wohnhaus, Galvanikbetrieb, Wäscherei, ehem. Tankstelle)
- Alte Weinstraße Parkdeck
- Bahnhofsvorplatz, Parkplatz, Busbahnhof als ehem. Standort der Farbenfabrik

Die Ergebnisse stehen einem Vollzug des vorliegenden Bebauungsplanes nicht entgegen. Es werden aber grundstücksbezogene differenzierte Maßnahmen vorgeschlagen, die im Zuge der Baufeldfreimachung durchzuführen sind (Damit entfällt auch die Notwendigkeit der Kennzeichnung nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB).

Die Abrissarbeiten sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach der vormaligen Asbest-Sanierung sowie der Farbenbeseitigung im Gange.

12 Städtebauliche Vorkalkulation

Aus der Entwicklung des Allgemeinen Wohngebietes, dem Abbruch des Bahnhofsgebäudes und dem Bau des Parkhauses entstehen der Stadt Butzbach keine Kosten. Für die Umgestaltung des Bahnhofsplatzes ist die Stadt Butzbach bemüht Fördermittel zu generieren.

13 Bodenordnung

Eine Baulandumlegung i.S. § 45 ff. BauGB soll nicht durchgeführt werden.

aufgestellt:

aufgestellt:

Anlagen

1. Durth-Roos Consulting GmbH: Fortschreibung Verkehrsuntersuchung, Stand August. 2017
2. Graner + Partner Ingenieure: Schalltechnisches Prognosegutachten, Stand 24.08.2017
3. Planungsbüro Holger Fischer: Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Stand 11.07.2017