BEGRÜNDUNG

Bebauungsplan Nr. 17
"Bahnhof Süd / Büro- und Gewerbepark Mitte“ – östlicher Teil -

Erarbeitet im Auftrag der
Stadt Bad Homburg v.d. Höhe – Fachbereich Stadtplanung
durch
Bachtler • Böhme + Partner
Stadtplanung – Landschaftsplanung

Inhalt

1 Allgemeines 6
1.1 Einführung 6
1.2 Planungsanlass / Städtebauliches Erfordernis gem. § 1 (3) BauGB 6
1.3 Planungsziele und –grundsätze 7
1.4 Eigentumsverhältnisse 8
1.5 Quellenverzeichnis 8

2 Lage des Plangebietes / Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 8

3 Bestandssituation im Plangebiet und in dessen näherer Umgebung 9

4 Schutzgebiete / Fachplanerische Restriktionen 11
4.1 Natur- und Biotopschutz 11
4.2 Gewässerschutz 11
4.3 Denkmalschutz 11
4.4 Altlastenverdachtsflächen / Bodenbelastungen 11

5 Verhältnis zu übergeordneten und sonstigen Planungen 12
5.1 Regional- und Landesplanung 12
5.2 Flächennutzungsplanung 13
5.3 Landschaftsplan 14
5.4 Sonstige Planungen 14
5.4.1 Städtebaulicher Ideenwettbewerb 14
5.4.2 Städtebaulicher Rahmenplan "Bahnhof Süd" 15

6 Darlegung zum städtebaulichen Konzept des städtebaulichen Rahmenplans und des Bebauungsplanes 16
6.1 Verkehr 17
6.1.1 Motorisierter Verkehr 17
6.1.2 Fußgänger- und Radverkehr 18
6.1.3 Ruhender Verkehr 19
6.2 Grün- und Freiflächen 20

7 Inhalte des Bebauungsplanes / Erforderlichkeit der getroffenen Festsetzungen und wesentliche Abwägungsgesichtspunkte 20
7.1 Art der baulichen Nutzung / Nutzungseinschränkungen 20
7.2 Maß der baulichen Nutzung 23
7.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen sowie Stellung baulicher Anlagen 24
7.4 Flächen für Nebenanlagen sowie fürStellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten 25
7.5 Verkehrsflächen und Belange der Erschließung 25
7.6 Aufschüttungen, Abgrabungen, Stützbauwerke 27
7.7 Belange der Ver- und Entsorgung 28
7.7.1 Trink- und Löschwasserversorgung / Gasversorgung 28
7.7.2 Elektrizitätsversorgung / Flächen für Versorgungsanlagen 28
7.7.3 Müllentsorgung 28
7.7.4 Entwässerungskonzept 29

7.8 Belange der Wasserwirtschaft 31
7.9 Belange des Immissionsschutzes und der Emissionsreduktion / Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz, zur Vermeidung oder Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen 32
7.10 Belange von Natur und Landschaft / Eingriffskompensatorische Festsetzungen 33
Bilanzierung für den Teilbereich Nord 40
Bilanzierung für den Teilbereich Süd 42
Bilanzierung in der Summe Nord und Süd 43
7.11 Örtliche Bauvorschriften / Übernahme von auf Landesrecht beruhenden Festsetzungen in den Bebauungsplan 45
7.11.1 Dach- und Fassadengestaltung 45
7.11.2 Haustechnische Anlagen 45
7.11.3 Mülltonnen und Müllbehälter 46
7.11.4 Grundstückseinfriedungen 46
7.11.5 Fassadengestaltung und Begrünung baulicher Anlagen 46
7.11.6 Gestaltung von Werbeanlagen 46
7.11.7 Nutzung, Gestaltung und Bepflanzung von Grundstücksfreiflächen 47
7.12 Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen 47
7.12.1 Wasserschutzgebiet 47
7.12.2 Heilquellenschutzgebiet 47
7.12.3 Altlastenkennzeichnung 47
7.12.4 Übernahme von eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen (Stellwerk) und Überplanung von Grundstücken, die vormals zur Betriebsanlage der Bahn gehörten 47
7.13 Hinweise ohne Festsetzungscharakter 48

8 Umweltbericht 48
8.1 Inhalt und Ziele des Bebauungsplans sowie Ziele des Umweltschutzes 48
8.1.1 Kurzdarstellung von Inhalt und Zielen des Bebauungsplanes 48
8.1.2 Zu berücksichtigende übergeordnete Ziele des Umweltschutzes 48
8.2 Ermittlung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen 52
8.2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands und der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden 52
8.2.2 Prognose der Entwicklung des Plangebietes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) 58
8.2.3 Auswirkungen durch die Plandurchführung 58
8.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachhaltiger Auswirkungen 64
8.4 Optimierung der Planung / In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 65
8.5 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung und Hinweise auf Probleme bei der Zusammenstellung der Angaben 66
8.6 Monitoring 67
8.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung der erforderlichen Angaben 68
8.7.1 Mensch 68
8.7.2 Tiere und Pflanzen 69
8.7.3 Boden 69

8.7.4 Wasser 69
8.7.5 Klima/Luft 69
8.7.6 Landschaftsbild / Stadtgestalt 69
8.7.7 Kultur- und Sachgüter 70
8.7.8 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete 70
8.7.9 Zusammenfassendes Ergebnis der Umweltprüfung 70

9. Umsetzung des Bebauungsplanes 70
9.1 Bodenordnung und Grundbesitz 70
9.2 Altlasten 70
9.3 Denkmalschutz und Archäologie 71

10 Flächenbilanz 71

Rechtsgrundlagen:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I, S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006, in Kraft getreten am 01.01.2007 (BGBl. I Nr. 64, S. 3316)
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.09.2001 (BGBl. I S. 2350), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes vom 03.05.2005 (BGBl. I S. 1224)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.09.1998 (BGBl. I S. 2994), zuletzt geändert durch Art. 2 Gesetzes zur Neuordnung des Gentechnikgesetzes vom 21.12.2004 (BGBl. I S. 186)
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466)
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58)
- Hessische Bauordnung (HBO) vom 18.06.2002 (GVBl. I S. 274).
- Hessisches Wassergesetz (HWG) vom 06.05.2005 (GVBl. I S. 305)
- Hessische Gemeindeordnung (HGO) vom 25.02.1952 GVBl. S. 11. in der Fassung vom 01.04.2005 GVBl. 2005 I S. 142.
- Hessisches Naturschutzgesetz (HENatG) in der Fassung vom 04.12.2006 (GVBl. I S. 619).
- Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ausgleichsabgaben (Kompensationsverordnung – KV) vom 01.09.2005
- Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl. I 1998 S. 502, 2001 S. 2331), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes zur Anpassung von Verjährungsvorschriften an das Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 09.12.2004 (BGBl. Teil I S. 3214)
- Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.07.1999 (BGBl. I 1999 S. 1554), zuletzt geändert durch Art. 2 der Verordnung zur Anpassung der Gefahrstoffverordnung an die EG-Richtlinie 98/24/EG und andere EG-Richtlinien (BGBl. I S. 3758)
- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 26.09.2002 (BGBl. I, S. 3830), zuletzt geändert durch Art. 1 Gesetz vom 25.06.2005 BGBl. I, S.1865)
- Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmäler (Denkmalschutzgesetz – HDSchG) in der Fassung vom 05.09.1986 (GVBl. I 1986 S. 1269), zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.10.2001 (GVBl. I 2001 S. 434)

1 Allgemeines

1.1 Einführung

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um die Neuaufstellung eines Bebauungsplanes für ein Teilgebiet südlich des Bahnhofs der Stadt Bad Homburg v.d.H.

1.2 Planungsanlass / Städtebauliches Erfordernis gem. § 1 (3) BauGB

Die Stadt Bad Homburg v.d.H. beabsichtigt, das ca. 19 ha große, derzeit gemischt und gewerblich genutzte Gebiet "Bahnhof Süd" städtebaulich und funktional neu zu ordnen. Das Plangebiet ist eines der letzten größeren Flächenpotentiale Bad Homburgs für eine teilweise Neubebauung in Randlage zur Innenstadt und zeichnet sich durch eine hervorragende Verkehrsanbindung, sowohl im MIV, als auch im ÖPNV, aus.

Das Areal ist einerseits durch vorhandene Bau- und Nutzungsstrukturen - Gewerbe mit einer Enklave von ca. 60 Wohneinheiten - geprägt, andererseits durch größere Flächenanteile der Bahn, die wegen der Aufgabe der bisherigen Funktion einer höherwertigen Nutzung zugeführt werden sollen. Teilbereiche dieser Flächen werden derzeit als Park- & Ride-Anlage (305 Stellplätze) genutzt.

Die Lage des Gebiets in unmittelbarer Nähe zum ÖPNV-Knotenpunkt am Bahnhof und die hohe Besucherfrequenz im Umfeld erfordern eine standortgerechte und städtebaulich hochwertige Qualität sowie eine Architektur, die der Funktion des Gesamtareals als "Stadteingang Süd" gerecht wird. Die Anbindung des Geländes nach Norden ist durch die Bahntrasse eingeschränkt. Die fußläufige Erschließung erfolgt durch eine bestehende, jedoch derzeit relativ unattraktive Unterführung des Gleiskörpers. Diese Unterführung stellt die Weiterführung zum nördlich an das Plangebiet angrenzenden Bahnhof und das Rathaus der Stadt Bad Homburg v.d.H. dar. Von dort erstreckt sich die Hauptgeschäftsstraße der Stadt, die Louisenstraße (Fußgängerzone) mit dem Kurhaus nach Nordwesten.

Für das Plangebiet wird eine der günstigen Lage und Erschließungssituation angemessene Verdichtung angestrebt. Vorgesehen sind gewerbliche Nutzungen sowie hochwertige Dienstleistungen mit Schwerpunkt auf dem Freizeit-, Informations- und Unterhaltungssektor. Die Funktionen der Innenstadt sollen sinnvoll ergänzt werden, qualitätsvolle Grünzonen das neue Bild des Gebietes prägen. Die Verkehrsanbindung an die überregionalen Adern des Rhein-Main-Gebietes soll es ermöglichen, den "Stadteingang Süd" für die Stadt Bad Homburg v.d.H. zu definieren.

Die im Geltungsbereich vorhandenen und zurzeit nicht gemäß den heutigen städtebaulichen Zielvorstellungen genutzten Flächen hoher und höchster Zentralität bieten damit wertvolle Ressourcen für die Stadtentwicklung Bad Homburgs

- zur Schaffung von Arbeitsplätzen. Mit Kerngebietsflächen und Gewerbeflächen in verdichteter Bauweise wird für Betriebe, die einen repräsentativen Standort benötigen, eine rechtliche Absicherung ihrer Bauvorhaben geschaffen;
- zur Nutzungsverdichtung im zentral und verkehrsgünstig gelegenen Teil des Bad Homburger Stadtgebietes in direkter Nähe zum Bahnhof. Mit Ansiedlung einer hochwertigen, verdichteten Bebauung kann bei den zu erwartenden Pendlern langfristig das Nahverkehrsangebot gesichert und ggf. ausgebaut werden;

- zum schonenden Umgang mit Natur und Landschaft. Mit der besseren Ausnutzung bestehender Gewerbeflächen und der Revitalisierung von Bahnbrachen wird eine alternative Inanspruchnahme naturräumlich wertvoller Außenbereiche vermieden. Gleichzeitig kann ein der vorgesehenen Nutzung entsprechendes Maß an örtlicher Begrünung festgeschrieben werden.

Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB ist es Aufgabe der Gemeinden, Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Ordnung und Entwicklung erforderlich ist. Die den Zielen der Stadt Bad Homburg v.d.H. entsprechende, städtebaulich nachhaltige und geordnete Entwicklung kann mit dem heutigen Stand des Planungsrechtes nicht sichergestellt werden.

Auch die verträgliche Zuordnung der Nutzungen, die Bewältigung der Altlastenproblematik sowie die Bewältigung der landespflegerischen Eingriffs-/Ausgleichsregelung begründen im Sinne einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung die Aufstellung eines Bebauungsplanes im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB.

Grundlagen der angestrebten Entwicklung bilden ein im Jahre 2001 durchgeführter städtebaulicher Ideenwettbewerb, eine dazu erstellte Machbarkeitsstudie sowie der darauf folgende, von der Stadtverordnetenversammlung als Leitlinie beschlossene, städtebauliche Rahmenplan in seiner Fortführung 2004.

1.3 Planungsziele und –grundsätze

Ausgehend von der in Kap. 1.2 beschriebenen Ausgangslage ergeben sich für den Bebauungsplan folgende städtebauliche Zielsetzungen:

- Umnutzung und Nachverdichtung von innerstädtischen Flächenarealen im Sinne des raumordnerischen Grundsatzes des Vorrangs der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung,
- Beibehaltung des urbanen Nutzungsmix des Plangebietes und Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes, das aus der fragmentierten Bebauungssituation südlich des Bahnhofs Bad Homburg v.d.H. eine urbane Adresse mit angemessen verdichteten gewerblichen Nutzungen, Dienstleistungsnutzungen und Freizeiteinrichtungen wie Kino und Disco entstehen lässt. Die höchste Dichte wird hierbei für die geplanten Kerngebietsnutzungen direkt entlang der Bahnlinie angestrebt;
- Herstellung und Sicherung der Verträglichkeit der bestehenden und künftigen Nutzungen (z.B. Kino und Disco);
- Ausbildung einer Stadtkante zur Bahn und Definition eines neuen "Stadteingangs Süd" für Bad Homburg ;
- Ersatz für wegfallende Park- & Ride-Stellplätze durch Neuschaffung von öffentlichem Parkraum nördlich der Bahngleise im Anschluss an das Bahnhofsareal;
- Milderung der Barrierewirkung der Bahngleise, um einen Nord-Süd-Austausch zu fördern;
- Ausnutzung der günstigen Lage zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV);
- Möglichst hoher Verkehrsanteil zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr);
- Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindungen, Anbindung der Innenstadt an die Regionalparkroute;
- Sicherung der Grünausstattung / Aufbau und Stärkung der Grünvernetzung;

- Renaturierung und gestalterische Aufwertung des Dornbaches.

Die Umweltbelange sind im Verfahren im Rahmen der Umweltprüfung zu prüfen und zu berücksichtigen.

1.4 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen des Bebauungsplangebietes befinden sich überwiegend in privatem Eigentum. Der Bebauungsplan beinhaltet darüber hinaus Flächen, die vormals eisenbahnrechtlich planfestgestellt und gewidmet waren und unter dem Planungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes standen. Es sind dies die Flächenareale nördlich des Dornbachs sowie Flächen, auf denen derzeit noch Bahngleise verlegt sind. Die entsprechenden Flächen werden durch die aurelis Real Estate GmbH & Co.KG vermarktet.

Das für die entbehrlichen Bahnanlagen notwendige Freistellungsverfahren nach § 18 AEG wurde parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes betrieben. Das Verfahren ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Das Eisenbahnbundesamt hat dem Magistrat der Stadt Bad Homburg v.d.Höhe mit Schreiben vom 02.07.2008 einen entsprechenden Freistellungsbescheid für die diversen, bisher als Eisenbahngelände gewidmeten Flurstücken innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 17 zugestellt.

1.5 Quellenverzeichnis

Planungsgrundlagen des Bebauungsplanes sind:
- Die Ausweisung des Plangebietes in der gültigen Fassung des Flächennutzungsplans des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (vgl. Kap. 5.2)
- Der städtebauliche Rahmenplan "Bahnhof Süd" vom Juli 2004
- Der landschaftsplanerische Fachbeitrag sowie die im Zusammenhang mit der Abstimmung der landespflegerischen Zielvorstellungen erzielten Ergebnisse
- Die Entwässerungskonzeption vom September 2005.

Die aus der Bewertung des aktuellen Zustandes und der Empfindlichkeit der einzelnen Naturraumpotentiale abgeleiteten landespflegerischen Zielvorstellungen sind im landschaftsplanerischen Fachbeitrag dargelegt.

2 Lage des Plangebietes / Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

Der räumliche Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro -und Gewerbepark Mitte" – Östlicher Teil- befindet sich am südlichen Rand der Kernstadt Bad Homburg, östlich der Siemensstraße.

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:
- Im Westen durch die Siemensstraße
- Im Norden durch die Trasse der Bahnstrecke Frankfurt-Friedrichsdorf
- Im Osten durch die Else-Kröner-Straße und Teilflächen der bestehenden Bebauung zwischen Else-Kröner-Straße und Zubringerstraße
- Im Süden durch die Benzstraße einschließlich der im Vorgriff auf die neue Nutzung bereits geräumten ehemaligen Kleingartenanlage "Auf der Schanze".

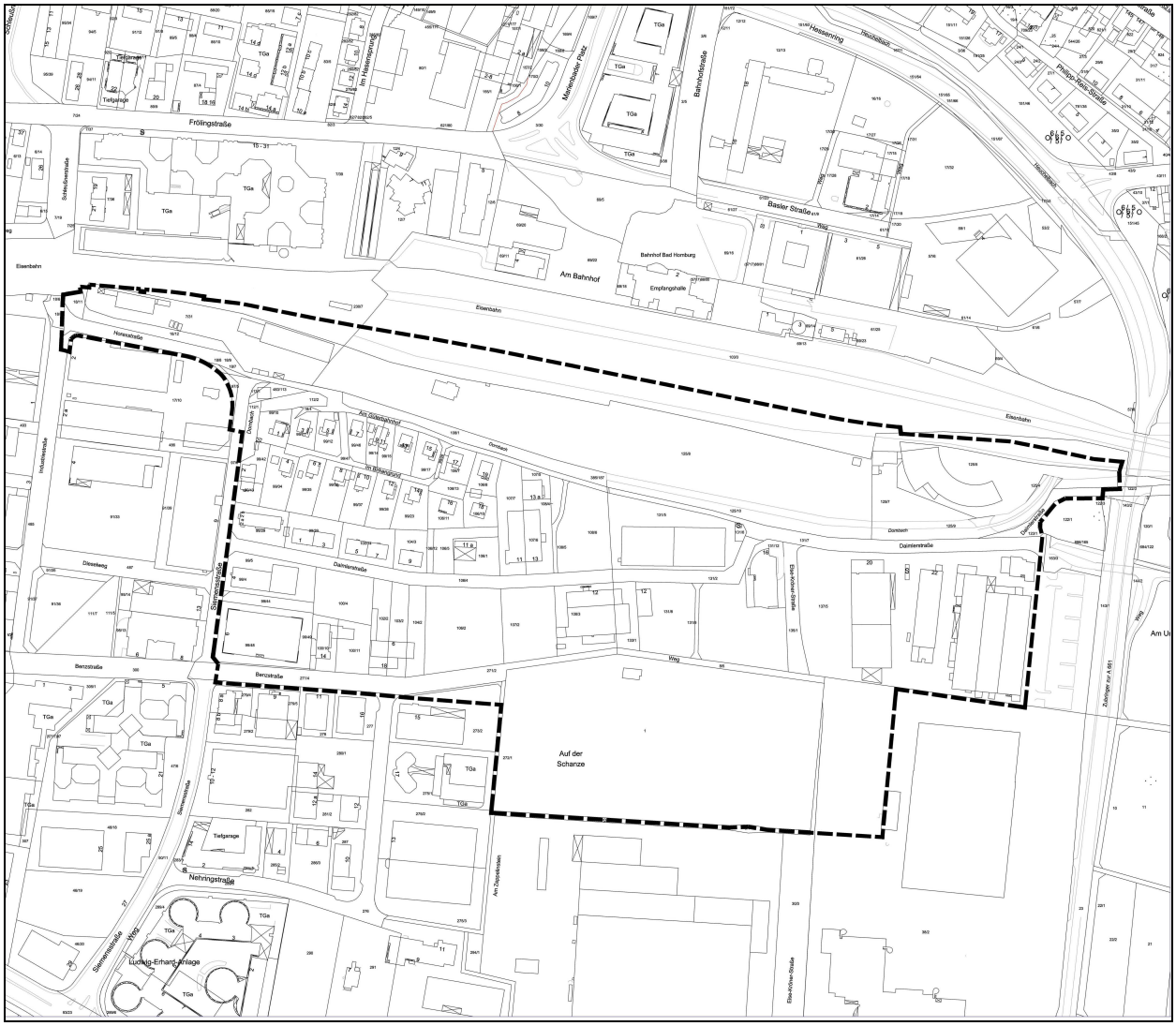


Abb.: Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans (ohne Maßstab)

Die exakte Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches ergibt sich aus der Planzeichnung des Bebauungsplanes im Maßstab 1:1000. Das Plangebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 19,21 ha.

3 Bestandssituation im Plangebiet und in dessen näherer Umgebung

Das Plangebiet ist Teil des ältesten, größeren Gewerbegebietes der Stadt Bad Homburg v.d.H., das bereits 1909 ausgewiesen wurde. Als Entwicklungsanstoß kann die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes im Jahr 1907/1908 gesehen werden. 1920 ließ sich als die erste Firma die "Rex-Conservenglas" westlich des Plangebiets und der alten Bahntrasse nieder. Auf deren Firmengelände wurde 1923 auch die bekannte Motorrad-Fabrik „Horex“ gegründet, die 1960 ihren Betrieb einstellte. Gewerbeansiedlungen in größerem Umfang fanden erst nach dem zweiten Weltkrieg statt. In den 1980er Jahren setzte ein Bauboom ein. Zu den alteingesessenen Produktionsbetrieben kamen hauptsächlich Dienstleistungsunternehmen hinzu.

Der Großteil des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- wird heute gewerblich genutzt bzw. ist durch brachliegende Bahnflächen geprägt. Neben industriellen Hallenanlagen sind auch reine Bürogebäude vorhanden. Der bauliche Zustand reicht von relativ neuwertigen Gebäuden bis zu kaum erhaltenswerten Objekten.

Im Norden liegt das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs. Ein Teil der ehemaligen Bahnflächen wird zwischenzeitlich als Park- & Ride-Anlage (305 Stellplätze) genutzt. Die Park & Ride-Anlage gehört der DB Station und Service AG. Die Kosten für die Errichtung hat die Stadt Bad Homburg getragen. Die Vereinbarung wurde am 01.11.1988 auf unbestimmte Zeit, jedoch mindestens für zwanzig Jahre abgeschlossen.

Auf dem Bahngelände befinden sich weiterhin ein Stellwerk der DB AG, das auch künftig in Betrieb bleiben wird und einschließlich seiner Sichtverbindung zu den Bahnsteigen erhalten werden muss, sowie mehrere denkmalgeschützte Gebäude nördlich und südlich der Bahntrasse, darunter auch ein ehemaliger Lokschuppen im nordöstlichen Planbereich.

Das Bahngelände und die südlich angrenzenden Bereiche werden durch den in West-Ost-Richtung das Gebiet durchquerenden, tief eingeschnittenen Dornbach getrennt. Die Grabensohle des Dornbachs liegt ca. 3 bis 4 m unter dem bestehenden Gelände. Das Gewässer tritt hauptsächlich durch seinen Uferbewuchs in Erscheinung. Der Bach ist zeitweise durch Abwässer belastet und soll schrittweise renaturiert werden. Oberhalb des Plangebietes wurde bereits auf ca. 300 m Länge eine bestehende Verrohrung beseitigt.

Im Westen des Plangebietes befindet sich die Wohnsiedlung "Im Birkengrund", bestehend aus nach dem 2. Weltkrieg von Eisenbahnerfamilien errichteten Einfamilienhäusern und neueren, mehrgeschossigen Wohngebäuden im Eigentum der Deutschen Annington Immobilien GmbH an der Daimlerstraße. Der südliche Teil wird durch das Gelände der ehemaligen Kleingartenanlage "Auf der Schanze" bestimmt, die bereits im Hinblick auf die künftige Neuordnung und Überbauung geräumt wurde.

Nennenswerte öffentliche Grünflächen und Gehölzstrukturen befinden sich längs des Dornbachs sowie auf Gartenflächen im Mischgebietes "Im Birkengrund".

Das Gelände fällt zum Bahnhof hin in nordöstlicher Richtung ab, von ca. 180 m ü. NN an der Kreuzung Benz- und Siemensstraße auf ca. 160 m ü. NN am Lokschuppen.

Die Anbindung an die Kernstadt ist durch die Bahntrasse eingeschränkt. Am westlichen und östlichen Rand des Plangebietes quert je eine Straße die Bahn.

Das unmittelbare Umfeld des Plangebietes ist geprägt durch die Unternehmensstandorte der Fresenius AG und der ixetic GmbH (früher Luk Fahrzeug-Hydraulik GmbH&Co.KG) sowie durch die westlich angrenzenden Flächen der ICADE Reim Deutschland GmbH. Letztgenannte Flächen wurden zwischenzeitlich geräumt, und teilweise bereits wieder bebaut und seit dem April 2007 durch die Bridgestone GmbH und die SimCorp GmbH bezogen.

4 Schutzgebiete / Fachplanerische Restriktionen

4.1 Natur- und Biotopschutz

Eine Ausweisung eines Naturschutzgebietes oder von Naturdenkmalen liegt im Plangebiet nicht vor. Eine Ausweisung eines Fauna–Flora-Habitats ist im Plangebiet und unmittelbarem Umfeld ebenfalls nicht zu verzeichnen. Im engeren und weiteren Planungsbereich ist kein Vogelschutzgebiet ausgewiesen.

4.2 Gewässerschutz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- liegt in der Zone C und D (Quantitative Schutzzone) des festgesetzten, staatlich anerkannten Heilquellenschutzgebietes der Kur- und Kongress-GmbH Bad Homburg v.d.H. (Festsetzung vom 28.11.1985, StAnz. Nr. 51/85, S. 2340) sowie in der Zone III des Wasserschutzgebietes für den Brunnen "Lange Meile I" (Verordnung vom 15.03.1974, StAnz. Nr. 15/74, S. 744). Die maßgeblichen Rechtsverordnungen sind ergänzend zu den Vorschriften des Bebauungsplanes zu beachten.

Eine kleinere Teilfläche der bestehenden Siedlung "Im Birkengrund" sowie ein kleiner Teil der Verkehrsfläche der Daimlerstraße im Nordosten des Plangebietes befinden sich innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Dornbachs. Die Abgrenzung des Überschwemmungsgebiets ist in der Planzeichnung des Bebauungsplans dargestellt. Eine endgültige Festlegung des Überschwemmungsgebiets wird im Jahr 2008 erwartet.

4.3 Denkmalschutz

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befinden sich folgende nach Landesrecht geschützte Einzeldenkmäler:

- Lokschuppen im nordöstlichen Planbereich
- Güterbahnhof im nordwestlichen Plangebiet (Verwaltungsbau mit Teil der Güterhalle).

Bodendenkmale sind im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht erfasst.

4.4 Altlastenverdachtsflächen / Bodenbelastungen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich mehrere umweltrelevante Altflächen, die im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet sind.

Bei dem Flurstück Nr. 125/5 handelt es sich um eine Altablagerungshinweisfläche mit der Schlüssel-Nr. HLUG-ID 434 001 000 000 022 (Lokschuppen).

Im Bereich des Flurstückes Nr. 131/5 befindet sich ein Altstandort mit der Schlüssel-Nr. HLUG-ID 434 001 010 001 096 (Herstellung von Geräten, Apparaten und Maschinen für Nahrungs-, chem. u. pharm. Industrie). Das bestehende Laborgebäude wurde auf diesem Altstandort modernisiert.

Das Flurstück Nr. 99/48 ist als Altstandort mit der Schlüssel-Nr. HLUG-ID 434 001 010 001 740 (Herstellung von Korrekturflüssigkeit) verzeichnet. Das bestehende Bürogebäude wurde auf diesem Altstandort errichtet.

Auf dem Flurstück Nr. 125/7 sind zwei Verdachtsfälle auf Grundwasserschaden nach HWG benannt mit den Schlüssel-Nrn. HLUG-ID 434 001 000 000 007 und HLUG-ID 434 001 000 000 008. Die Verdachtsfälle liegen im Bereich des noch in Betrieb befindlichen Schrottplatzes. Aufgrund der erheblichen Bodenverunreinigungen im Bereich dieses Platzes wird der Kontaminationsbereich ebenfalls im Bebauungsplan gekennzeichnet. Im Vorfeld der vorgesehenen Umnutzung sind die Sanierungs- oder Sicherungsalternativen im Rahmen einer Variantenstudie zu prüfen und mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abt. Staatliches Umweltamt Wiesbaden, abzustimmen.

Da es sich bei der Bahntrasse nicht um eine klassifizierte Altablagerung handelt, besteht keine Kennzeichnungspflicht. Es wird jedoch auf potentielle Altlasten aufgrund der hier nach dem 2. Weltkrieg vorgenommenen Verfüllungen mit Bauschutt und anderen Materialien hingewiesen. Insofern können im Rahmen von Baumaßnahmen jeglicher Art, die in den Boden eingreifen, Maßnahmen zur Sicherung oder Sanierung kontaminierter Flächen erforderlich werden. Vor einer Bebauung sollten umwelttechnische Untersuchungen zur Nutzbarkeit und Entsorgungsfrage von Bodenaushub durchgeführt werden.

Sonstige, im Widerspruch zur vorliegenden Planung stehende Zielvorstellungen von Fachplanungen, die eine bauliche Nutzung innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans ausschließen, sind derzeit nicht bekannt.

5 Verhältnis zu übergeordneten und sonstigen Planungen

5.1 Regional- und Landesplanung

Die Stadt Bad Homburg v.d.H. ist im Regionalplan Südhessen 2000 als Mittelzentrum ausgewiesen. Mittelzentren an Nahverkehrs- und Siedlungsachsen, die ein entsprechendes Flächenangebot aufweisen, sind gemäß Regionalplan grundsätzlich Standorte für eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit.

Der Regionalplan formuliert unter anderem folgende Ziele:

- Vor der Ausweisung neuer Bauflächen sollen Baulandreserven in den bebauten Ortslagen mobilisiert sowie brachliegende Wohnsiedlungs- und Gewerbeflächen, erforderlichenfalls nach vorheriger Sanierung, wiederverwendet werden. Hierzu zählen auch Konversionsflächen.
- Die für die Entwicklung der Wirtschaft, der Arbeitsplätze und der Versorgung mit gewerblichen Dienstleistungen benötigten und geeigneten Flächen sind vorrangig im Bestand zu erhalten und ggf. aufzuwerten. Hierbei kommen der Mobilisierung und Reaktivierung ungenutzter Gewerbeflächen bzw. Gewerbebrachen, der Konversion ehemals militärischer Anlagen sowie der Nutzungsintensivierung besondere Bedeutung zu. Daneben sind schwerpunktmäßig für den weiteren Bedarf Flächen, die möglichst den Nahverkehrs- und Siedlungsachsen zugeordnet sind, neu auszuweisen und zu sichern. Sie dienen der vorrangigen Ansiedlung von Industrie und Gewerbe sowie von gewerblich orientierten Dienstleistungseinrichtungen. (....)

- Auf gute Anbindung von Industrie- und Gewerbeflächen an öffentliche Verkehrsmittel und vorhandene Straßen (...) ist zu achten. (...)
- Die bauleitplanerische Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten hat innerhalb der in der Karte dargestellten "Bereiche für Industrie und Gewerbe, Bestand und Zuwachs" stattzufinden. (....).

Das Plangebiet ist zum größten Teil als Bereich für Industrie und Gewerbe (Bestand) in der Karte des Regionalplans ausgewiesen. Mit der Attraktivierung und Nachverdichtung eines bestehenden und in Bezug auf die Verkehrsanbindung im ÖV und im IV günstig gelegenen Gewerbegebietes wird den vorgenannten Zielsetzungen entsprochen. Die Konversion nicht mehr benötigter Bahnflächen mit Sanierung bestehender Altlasten entspricht ebenfalls den Zielen der Regionalplanung. Der vorliegende Bebauungsplan ist somit gemäß § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung angepasst.

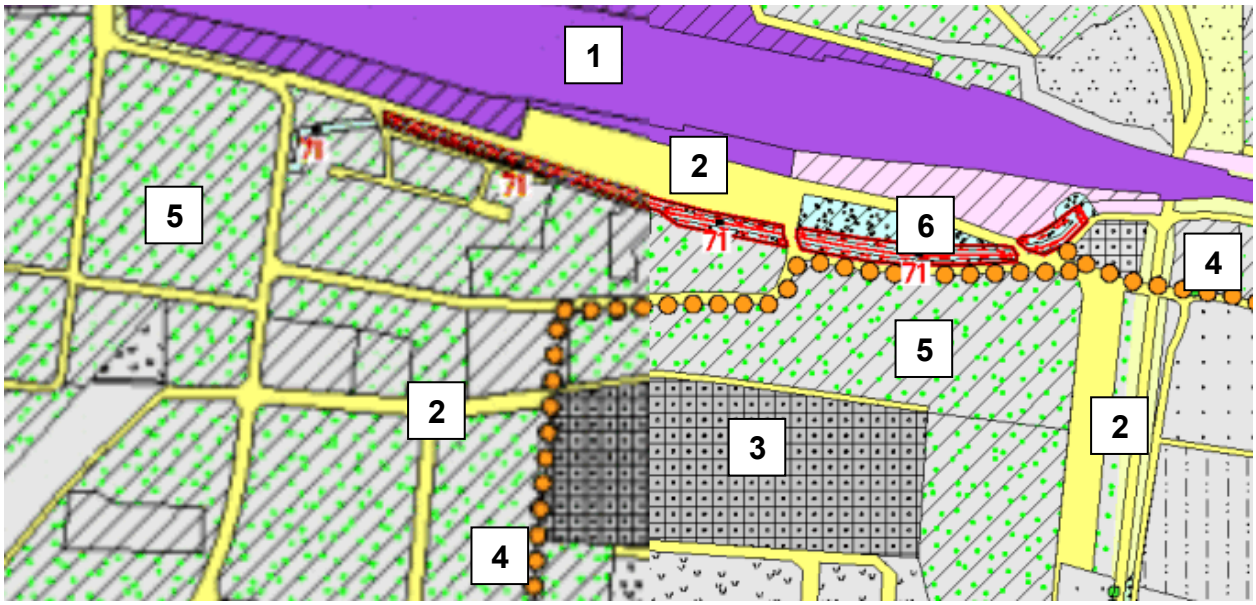
5.2 Flächennutzungsplanung

In der zum Zeitpunkt der Einleitung des Bebauungsplanverfahrens gültigen Fassung des Flächennutzungsplans des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main war das Plangebiet mit Ausnahme der ehemaligen Kleingartenanlage ("Wohnungsferne Gärten") als gewerbliche Baufläche dargestellt. Innerhalb dieser gewerblichen Baufläche befinden sich auch die Wohnhäuser der Siedlung "Birkengrund". Nördlich des Dornbachs schließen sich die heutigen Bahnflächen an, die im Flächennutzungsplan als "Verkehrsflächen Schiene" dargestellt waren.

Der Flächennutzungsplan wurde im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB geändert und den Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes angepasst. Der entsprechende Entwurf zur 24. Änderung des Flächennutzungsplans hat in der Zeit vom 27.03.2007 bis zum 26.04.2007 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB offen gelegen. Der Planungsverband hat mit Schreiben vom 04.04.2008 mitgeteilt, dass die Planung mit Vollendung der Bekanntmachung vom 10.03.2008 im Staatsanzeiger für das Land Hessen für den Bereich der Stadt Bad Homburg rechtswirksam geworden ist. Der Bebauungsplan Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- ist damit aus Darstellungen des gültigen Flächennutzungsplanes heraus entwickelt.

5.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main stellt den Untersuchungsraum wie folgt dar:



LP Entwicklungskarte 2000[1]

1. Bahnflächen
2. Verkehrsflächen
3. Kleingarten
4. Grünverbindung (Regionalpark-Anbindung)
5. Bebauter Bereich, Durchgrünung erhalten / fördern
6. Biotopaufwertende Maßnahmen erforderlich

5.4 Sonstige Planungen

5.4.1 Städtebaulicher Ideenwettbewerb

Für das Plangebiet wird eine der günstigen Lage und Erschließungssituation angemessene Verdichtung aus gewerblichen Nutzungen, insbesondere hochwertigen Dienstleistungen mit Schwerpunkt auf dem Freizeit-, Informations- und Unterhaltungssektor, angestrebt.

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 28.08.2000 beschlossen, hierzu einen städtebaulichen Ideenwettbewerb auszuloben. Von den Teilnehmern wurde ein tragfähiges Gesamtkonzept erwartet, das die Bausteine der unterschiedlichen Nutzungen zu einem Zukunftsprojekt verbindet. Besonderes Augenmerk war auf die Verbindung zur Kernstadt, die Berücksichtigung der Siedlung "Im Birkengrund" sowie die Grünordnung zu legen.

Der in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG durchgeführte städtebauliche Ideenwettbewerb wurde im November 2001 abgeschlossen. Zur Abklärung des weiteren Vorgehens und als Entscheidungshilfe für die kommunalen Gremien und die

1 Quelle: http://pvfrm.alta4gis.de/viewer.htm

Verwaltung wurden im Anschluss hieran im Rahmen einer Machbarkeitsstudie[2] die Wettbewerbsentwürfe - unter besonderer Berücksichtigung des 1. und 2. Preises - hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Umsetzbarkeit überprüft. Als zentrales Ergebnis der Machbarkeitsstudie war festzuhalten, dass die Realisierung des mit dem 1. Preis ausgezeichneten Wettbewerbsentwurfs bei der praktischen Umsetzung auf vielfältige Schwierigkeiten stößt, was dazu veranlasste, den Entwurf als "nur mit hohem Aufwand durchführbar" zu bewerten und kritisch zu hinterfragen.

Der mit dem 2. Preis ausgezeichnete Entwurf wurde als durchführbar angesehen, sofern einige konzeptionelle Anpassungen vorgenommen werden, die jedoch keine grundsätzliche Änderung des zugrunde liegenden städtebaulichen Konzeptes darstellen. Als Handlungsempfehlung schlug die Machbarkeitsstudie daher vor, die weiteren Planungen für das Gebiet "Bahnhof Süd" auf der Basis des mit dem 2. Preis ausgezeichneten Konzeptes zu verfolgen.

Das mit dem 2. Preis ausgezeichnete Konzept wurde in der Beurteilung des Preisgerichtes wie folgt gewürdigt:

"Der Verfasser entwickelt klare Achsenstrukturen von der Stadtmitte über das Gewerbegebiet in die freie Landschaft von Nord nach Süd und trennt Fahr- und Gehbeziehungen. (.....) Bestehende Bebauung bleibt weitgehend unangetastet und die Neubebauung wird behutsam eingefügt, besonders im südlichen Teil.

Die Grünplanung konzentriert sich auf die Dornbachaue und die Begleitung und Gestaltung der öffentlichen Räume, insbesondere in der zentralen Achse. Ausgehend von der Unterführung der Bahngleise öffnet sich großzügig die Fußwegebeziehung in das Gewerbegebiet zu einer Aneinanderreihung von platzähnlichen Räumen. Die nach Verkehrsteilnehmern getrennte Achsenstruktur ist übersichtlich. Problematisch allerdings ist die Erschließung des Teilbereiches zwischen Bahngelände und Dornbach, da die Benz- und Daimlerstraße unterbrochen werden, was nachteilig für eine qualitätsvolle Erschließung ist. Auch die Erschließung der P+R-Tiefgarage ist nicht ohne Probleme. Die Zugänglichkeit zur S-Bahn ist gut und gefahrlos (.....)."

5.4.2 Städtebaulicher Rahmenplan "Bahnhof Süd"

Auf der Grundlage des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie hat die Stadtverordnetenversammlung am 17.07.2003 beschlossen, einen städtebaulichen Rahmenplan für das Plangebiet "Bahnhof Süd" auf der Basis des 2. Preises des Wettbewerbes erstellen zu lassen.

Die in der Machbarkeitsstudie geforderten Modifizierungen der Planung erfolgten im Zuge der Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplanes "Bahnhof Süd"[3]. Diese Überarbeitung erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Bad Homburg und den jeweils zuständigen Fachreferaten.

2 Bearbeitung durch: Deutsche Bau- und Grundstücks AG BauGrund, Regionalbüro Mainz, März 2003

3 Bearbeitung durch: Bachtler • Böhme + Partner, Stadtplanung – Landschaftsplanung, Kaiserslautern, Juli 2004

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden neben den städtebaulichen Belangen auch die Anregungen des Preisgerichts, Ergebnisse der Abstimmungsgespräche mit den Grundstückseigentümern, Erkenntnisse von Fachgutachtern und Belange der Fachreferate berücksichtigt.

Das mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- verfolgte städtebauliche Konzept entspricht den Vorgaben des städtebaulichen Rahmenplans "Bahnhof Süd".

6 Darlegung zum städtebaulichen Konzept des städtebaulichen Rahmenplans und des Bebauungsplanes

Der vorliegende Bebauungsplan setzt die Planungsüberlegungen des städtebaulichen Rahmenplanes aus dem Jahre 2004 konsequent um.

Den bestehenden Stadtstrukturen nördlich der Bahnlinie wird eine ebenso städtisch geprägte Kerngebietsbebauung auf der Südseite der Gleise gegenüber gestellt. Dies wird als Voraussetzung dafür angesehen, dass auch südlich des Bahngeländes ein urbaner Schwerpunkt entstehen kann.

Auch der neue Platzraum südlich der Bahngleise bildet ein angemessenes bauliches Pendant zum auf der Nordseite der Gleise bestehenden Bahnhofsplatz. Die räumliche Fassung erfolgt einerseits durch eine Platzrandbebauung auf dem "aurelis-Areal" und andererseits auch durch eine ergänzende Randbebauung auf den angrenzenden privaten Grundstücken.

Der "Bahnhofsplatz Süd" wird im Eingangsbereich zur Bahnunterführung gegenüber dem derzeitigen Gelände auf die "Minus-1-Ebene" abgesenkt. Hierdurch entsteht eine ebenerdige Eingangssituation zur bestehenden Bahnunterführung, was die Attraktivität dieser Passage deutlich erhöht. Die Tieflage des "Bahnhofsplatzes Süd" gegenüber dem Bahngelände ermöglicht einen wirksamen Lärmschutz zu den Gleisen hin. Auch die Eingangssituation des bereits im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbes vorgesehenen Kinos, möglicherweise kombiniert mit einer Disco, kann auf dieser Minus-1-Ebene liegen und ist somit sowohl im Plangebiet selbst, als auch von der Innenstadt her gut erreichbar.

Voraussetzung für eine attraktive Gestaltung und Aufenthaltsqualität des "Bahnhofsplatzes Süd" ist seine Ausgestaltung als reiner Fußgängerbereich. Der städtebauliche Rahmenplan schlägt daher im Gegensatz zum Wettbewerbsbeitrag eine Erschließung des "aurelis-Areals" von Norden her vor. Die Verlegung der Erschließungsstraße nach Norden ermöglicht eine qualitätsvolle Entwicklung des geplanten Freizeit-, Büro- und Dienstleistungsareals, die dem Plangebiet Identität verleiht. Voraussetzung hierfür ist eine entsprechende bauliche Dichte. Mit der vorgesehenen Bebauung wird eine harte bauliche Kante gegenüber dem Bahngelände hergestellt. Dadurch wird der Einfahrtsbereich in die Stadt Bad Homburg mit Bahn und S-Bahn erstmals baulich gefasst. Denkbar ist die Installation einer Medienfassade nach Norden hin, wodurch die Besonderheiten der Nutzungen entlang der Bahn zusätzlich hervorgehoben und plakativ zum Nutzer übertragen werden können.

Für den bestehenden Lokschuppen im Osten des Planungsgebietes bestehen konkrete Nutzungsinteressen. Die Stadt Bad Homburg hat ein großes Interesse daran, den Verfall des Baudenkmals zu stoppen und begrüßt daher grundsätzlich das Engagement der Eigentümerin hinsichtlich der geplanten Umnutzung und baulichen Ergänzung. Der Denkmalstatus wird durch die nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan erhalten. Das Hessische Landesamt für Denkmalpflege in Wiesbaden ist über die bisherigen Planungen der Eigentümerin informiert.

Das vorhandene Stellwerk wird innerhalb dieser Bebauung freigestellt, so dass die erforderlichen Sichtbeziehungen erhalten werden können. Alternativ ist auch eine Nachrüstung des Stellwerkes mit Kameras und Monitoren möglich.

Südlich an das "aurelis-Areal" schließen sich entsprechend den Vorgaben aus dem Wettbewerb und der Machbarkeitsstudie Bauflächen für Büronutzungen und Dienstleistungen an.

6.1 Verkehr

6.1.1 Motorisierter Verkehr

Die Erschließung des Plangebietes für den motorisierten Verkehr erfolgt in Form einer Schleifenerschließung über die Benzstraße, Else-Kröner-Straße, die neue Erschliessungsstraße nördlich des "aurelis-Geländes" und über die Siemensstraße. Die bestehende Siedlung "Birkengrund" wird von diesem Ringsystem nicht berührt und wird nach wie vor ausschließlich für den Anliegerverkehr erschlossen. Im Zuge der Neutrassierung der Verkehrserschließung auf dem "aurelis-Gelände" ist ein neues Brückenbauwerk zum Anschluss der Siedlung Birkengrund vorgesehen.

Die verkehrliche Erschließung und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen im Bereich des Gewerbegebiets Mitte wurden 2001 in einem Gutachten durch das Büro R+T (Darmstadt) überprüft. Der vorliegende städtebauliche Rahmenplan und auch der Bebauungsplan sehen eine gegenüber dieser Verkehrsuntersuchung geänderte Verkehrsplanung vor, indem die neue Erschließungsstraße am nördlichen Rand des Plangebiets als zweite Querspange zwischen Siemensstraße und Else-Kröner-Straße geplant wird. Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2001 und des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP von 2004, Prognosebelastung 2020) erfolgte deshalb im August 2006 eine Neuberechnung des Verkehrsnetzes durch das Büro R+T.

Ergebnis dieser Untersuchung war, dass durch die zukünftigen Nutzungen im Plangebiet und die hiermit verbundenen Änderungen im Erschließungssystem, keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen und damit die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im weiteren Umfeld zu erwarten sind. Insofern dienen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung "Büro- und Gewerbepark Mitte" aus dem Jahr 2001 als Basis für die darauf folgenden Untersuchungen und behalten auch bei der aktuellen Verkehrskonzeption ihre Gültigkeit. Der Prognosehorizont der Untersuchung wird auch deshalb als ausreichend erachtet, weil die Erkenntnisse des Verkehrsentwicklungsplans (Prognosehorizont 2020) in die Berechnung und Beurteilungen mit eingeflossen sind.

Im Übrigen erfährt die Siemensstraße durch den Anschluss der Werner-Reimes-Straße eine Entlastung gegenüber der ursprünglich gegebenen Verkehrssituation.

Der Bereich zwischen der Siedlung "Birkengrund" und der Benzstraße wird weiterhin durch die Daimlerstraße erschlossen. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens des Büros R+T wurden in Bezug auf die Bedeutung und Funktion der Daimlerstraße im Verkehrsnetz zwei Planfälle untersucht:

- bei Planfall 1 wird die Daimlerstraße (West) von der Else-Kröner-Straße abgehängt
- bei Planfall 2 wird die Verbindung zwischen Daimlerstraße und Else-Kröner-Straße aufrechterhalten.

Die zwischenzeitlich durch das Büro R + T fortgeschriebene verkehrstechnische Untersuchung hat jedoch ergeben, dass für die Daimlerstraße aufgrund ihrer Linienführung, ihres Querschnitts und ihrer Vorfahrtsregelung auch bei einer Beibehaltung der Anbindung an die Else-Kröner-Straße keine erhebliche Verkehrsbelastung zu verzeichnen ist. Die Daimlerstraße kann dementsprechend an die Else-Kröner-Straße angebunden werden, ohne dass in erheblichem Umfang gebietsfremder Verkehr auf ihr zu erwarten ist. Im Bebauungsplan wird dies durch entsprechende Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen berücksichtigt.

Der Bebauungsplan behält die planerischen Vorgaben aus dem städtebaulichen Wettbewerb für die Verlängerung der Benzstraße zur Else-Kröner-Straße bei. Gespräche mit den hiervon betroffenen Eigentümern wurden bereits im Rahmen der Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes geführt. Hierbei konnte Zustimmung zur vorliegenden Planung erzielt werden. Die Herstellung der Benzstraße zur Else-Kröner-Straße erfolgt noch im Jahre 2008.

6.1.2 Fußgänger- und Radverkehr

Als Verbindungselement zwischen dem "Bahnhofsplatz Nord" und dem neu entstehenden "Bahnhofsplatz Süd" wird die vorhandene Bahnunterführung genutzt. Die Attraktivität der bestehenden Passage wird dadurch deutlich erhöht, dass sie ebenerdig auf den "Bahnhofsplatz Süd" herausgeführt wird. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit wird im städtebaulichen Rahmenplan zusätzlich eine Aufweitung des Tunnelprofils vorgeschlagen, ist jedoch nicht zwingend notwendige Vorinvestition.

Vom "Bahnhofsplatz Süd" verläuft die Fußgänger- und Radwegeachse nach Süden, wo sie an das überörtliche Netz (Regionalparkweg) anknüpft.

Der Parkweg zwischen Daimlerstraße und Zeppelinstraße hat vorwiegend Verbindungsfunktion, während im Bereich des "Bahnhofsplatzes Süd" die Aufenthaltsfunktion dominiert. Im Gegensatz zum Wettbewerbsbeitrag (2. Preis) weist der städtebauliche Rahmenplan daher eine eher städtisch geprägte Nord-Süd-Achse auf. Schwerpunkte der städtebaulichen und landschaftsgärtnerischen Gestaltung werden verstärkt an den städtebaulich markanten Bereichen "Bahnhofsplatz Süd" und "Dornbachpromenade" gesehen. Hier werden auch die Schwerpunkte der Aufenthaltsqualität gesetzt.

Zugunsten der Großzügigkeit der vorgenannten Bereiche wird die Breite der Verbindungselemente des Grünzuges insgesamt reduziert. Mit der Verschmälerung des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Parkweges gegenüber dem 2. Preis des städtebaulichen Wettbewerbes werden der Flächenbedarf und die damit verbundenen Eingriffe in die angrenzenden privaten Grundstücksflächen deutlich minimiert. Gleichzeitig ergibt sich durch die geplante Begrünung und ergänzende bauliche Raumkanten ein gut und ausreichend proportionierter öffentlicher Raum für Fußgänger und Radfahrer.

Die Erschließung des "aurelis-Geländes" (ehemaliger Güterbahnhof) von Norden her ermöglicht eine konsequente Trennung von Fuß- und Radwegverkehr auf der einen Seite und dem Fahrverkehr auf der anderen Seite. Dadurch werden die Ausbildung einer attraktiven Fußgänger- und Radfahrerachse längs der neu geplanten Freizeitnutzungen und Bürostrukturen und des Dornbaches sowie ein vom Autoverkehr freier "Bahnhofsplatz Süd" ermöglicht. Lediglich das bestehende Stellwerk soll nach wie vor von Süden her angefahren werden. Der derzeit am Südufer des Dornbachs bestehende Fußweg wird ebenfalls erhalten. Der Städtebauliche Rahmenplan und der Bebauungsplan beinhalten somit sowohl eine Fuß- und Radwegeachse in Nord-Süd-Richtung als auch in Ost-West-Richtung.

6.1.3 Ruhender Verkehr

Mit der Überplanung des Bereichs zwischen Dornbach und Bahngleisen entfällt die dort derzeit bestehende Park- & Ride-Anlage mit 305 Stellplätzen. In jüngster Zeit durchgeführte Zählungen haben ergeben, dass der Park & Ride-Platz in der Regel zu max. 2/3 belegt ist.

Die Stadt Bad Homburg erachtet es nach wie vor für wichtig, ein Angebot an Park & Ride-Plätzen aufrecht zu erhalten. Nach Angaben der DB AG ist dabei auch unter Berücksichtigung der Regionaltangente West und Verlängerung der U2 von einem Bedarf von nicht mehr als 200 Park- & Ride-Plätzen auszugehen.

Die Stadt hat zwischenzeitlich das Bahnhofsgebäude und Teile des angrenzenden Areals nördlich der Bahngleise erworben und beabsichtigt dort im Bereich des derzeitigen Busbahnhofs eine Tiefgarage zu errichten. In dieser Tiefgarage sollen auch die erforderlichen Park- & Ride-Plätze untergebracht werden. Die Planungen für die Verlängerung der U2 und die Regionaltangente West sehen die Einfahrt in das nördlichste, unmittelbar an das Bahnhofsgebäude angrenzende Gleis vor. Die straßenverkehrliche Anbindung und die Zentralität der geplanten Tiefgarage im Stadtgebiet führen insgesamt zu einer Verbesserung der Situation.

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist trotz der zu erwartenden zusätzlichen Verkehre gegeben.

Der durch die neuen Nutzungen entstehende Parkraumbedarf im Bebauungsplangebiet Nr. 17 "Bahnhof Süd / Büro- und Gewerbepark Mitte" –Östlicher Teil" soll aufgrund der vorgegebenen baulichen Dichte überwiegend in Tiefgaragen unter den Baukörpern des Kerngebietes abgedeckt werden. Auf der Südseite der Bahnfläche wird künftig kein Park- & Ride mehr stattfinden. Die hier vorgesehenen Tiefgaragen stehen somit ausschließlich den neu anzusiedelnden Nutzungen im Büro- und Gewerbepark Mitte zur Verfügung.

Ergänzend zu den vorgenannten Parkierungsmöglichkeiten sollen im Straßenraum der Benzstraße und der Else-Kröner-Straße zusätzliche öffentliche Stellplätze angeboten werden.

6.2 Grün- und Freiflächen

Das Rückgrat des Grün- und Freiflächenkonzeptes bilden die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fuß- und Radwegeachse und die hierzu quer verlaufende Fußgängerachse entlang des Dornbachs und der Neubebauung des "aurelis-Areals".

Die Nord-Süd-Achse übernimmt dabei die aus dem städtebaulichen Wettbewerb vorgegebene Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt, angrenzenden Stadtgebieten und freier Landschaft (Regionalpark) und soll entsprechend attraktiv ausgestaltet werden. Hierzu gehört auch die (außerhalb des Plangebiets liegende) Neugestaltung des Bahnhofsplatzes auf der Nordseite der Bahngleise sowie die Umgestaltung des zentralen Omnibusbahnhofes.

Im Bereich des "Bahnhofsplatzes Süd" wird ein attraktiver Aufenthaltsbereich geschaffen. Entlang der Fußgängerachse zwischen Dornbach und Bahngelände wird durch Abflachung der Ufer und Auslichtung des Gehölzbestandes ein visueller und realer Zugang zum Wasser geschaffen.

7 Inhalte des Bebauungsplanes / Erforderlichkeit der getroffenen Festsetzungen und wesentliche Abwägungsgesichtspunkte

7.1 Art der baulichen Nutzung / Nutzungseinschränkungen

Entsprechend der Zielsetzung des Bebauungsplanes, ein bereits gewerblich genutztes Gebiet zu verdichten und brachliegende Bahnflächen einer neuen, hochwertigen Nutzung zuzuführen, werden im Bebauungsplan Gewerbegebiets- und Kerngebietsflächen festgesetzt. Die bestehende Siedlung "Im Birkengrund" wird als Mischgebiet festgesetzt.

Ziel des Bebauungsplanes ist es, durch entsprechende städtebauliche Festsetzungen und durch ergänzend zum Bebauungsplan vorgesehene Abstimmungen zwischen Stadt und Investoren/Planern eine qualitätsvolle urbane Bebauung herbeizuführen. Aus diesem Grund und wegen des hiermit behafteten negativen Images werden im gesamten Plangebiet Schank- und Speisewirtschaften, Vergnügungsstätten und sonstige Gewerbebetriebe mit einem auf sexuelle Animation und Darstellungen sexuellen Charakters zielenden Angebots ausgeschlossen. Eine Zulassung solcher Nutzungen würde der hohen Flächenattraktivität des Gebietes und damit der Ansiedlung der angestrebten hochwertigen Nutzungen zuwider laufen.

Weiterhin werden im Einzelnen folgende Gliederungen nach § 1 BauNVO vorgenommen:

- **Mischgebiete**

Die Festsetzung eines Mischgebietes für die Siedlung "Im Birkengrund" erfolgt entsprechend dem derzeitigen Bestand und im Sinne einer Nutzungsabstufung zu den

angrenzenden Kern- und Gewerbegebieten. Die Festsetzung der zulässigen und unzulässigen Nutzungen baut auf § 6 BauNVO auf.

Die ansonsten regelmäßig bzw. ausnahmsweise im Mischgebiet zulässigen "Gartenbaubetriebe", "Tankstellen" und "Vergnügungsstätten" sind aufgrund der Lage und Größe des Gebietes sowie aufgrund der hierfür nicht ausgelegten, bereits vorhandenen Verkehrserschließung städtebaulich nicht integrierbar und werden daher ausgeschlossen. Für diese Nutzungen bestehen Ansiedlungsmöglichkeiten in verkehrstechnisch und städtebaulich besser geeigneten Stadtbereichen Bad Homburgs. Aus den gleichen Gründen werden "Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke" ausgeschlossen. Die Ausschlüsse erfolgen, um das Mischgebiet vor "inneren" Immissionsquellen und Störpotentialen von vornherein zu schützen.

Des Weiteren werden im Mischgebiet Einzelhandelsbetriebe nach § 6 Abs.2 Nr. 3 BauNVO ausgeschlossen, wenn deren Angebot zentrenrelevant im Sinne des am 13.10.2005 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Zentrenkonzepts der Stadt Bad Homburg (SV 1/1865-5) ist. In diesem Zentrenkonzept werden die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt abgegrenzt. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans liegt außerhalb dieser Versorgungsbereiche. Nach dem Zentrenkonzept soll die bestehende funktionierende Aufgabenteilung zwischen dem Hauptgeschäftsbereich als Hauptversorgungsstandort, den Stadteilen mit ihrer auf Grundversorgung ausgerichteten Struktur weiterhin gestärkt werden. Eine weitere räumliche Zersplitterung der Handelslagen ist zu vermeiden. Der getroffene Ausschluss von zentrenrelevantem Einzelhandel im Mischgebiet entspricht damit den aus dem Zentrenkonzept vorgegebenen städtebaulichen Zielsetzungen. Die Liste der zentrenrelevanten Sortimente gemäß Zentrenkonzept ist Bestandteil des Bebauungsplans und den textlichen Festsetzungen in Form einer Anlage beigefügt.

- **Kerngebiete**

Die getroffenen Festsetzungen werden dem städtebaulichen Entwicklungsziel der Stadt Bad Homburg v.d.H. gerecht, eine qualitativ hochwertige und urbane Bebauung zu ermöglichen und damit das funktionale Zusammenwachsen des Plangebietes mit der Innenstadt Bad Homburg und den Nord-Süd-Austausch zu fördern.

Neben dem bereits vorstehend beschriebenen und begründeten Ausschluss der genannten, auf Darbietungen sexuellen Inhalts zielenden Vergnügungsstätten, Schank- und Speisewirtschaften und Gewerbebetriebe werden im Kerngebiet auch Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen stehende Tankstellen ausgeschlossen. Mit diesen Nutzungen wären Verkehrserschließungsprobleme verbunden. Sie widersprechen aus Sicht der Stadtentwicklung der angestrebten Eigenart und Wertigkeit des Gebiets im Stadtgefüge. An den Standort von Tankstellen sind Anforderungen zu stellen, die im gesamtgemeindlichen Kontext an anderer Stelle besser befriedigt werden können. Entsprechende Ansiedlungsmöglichkeiten in verkehrstechnisch und städtebaulich besser geeigneten Stadtbereichen Bad Homburgs sind vorhanden.

Die "Sonstigen Wohnungen" gem. § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO werden in den Kerngebieten ausgeschlossen, um diese Gebiete vorrangig für die angestrebten hochrangigen Freizeit- und Dienstleistungsbetriebe vorhalten zu können.

Des Weiteren werden im Kerngebiet Einzelhandelsbetriebe nach § 7 Abs.2 Nr. 2 BauNVO ausgeschlossen, wenn deren Angebot zentrenrelevant im Sinne des am 13.10.2005 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Zentrenkonzepts der Stadt Bad Homburg (SV 1/1865-5) ist. In diesem Zentrenkonzept werden die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt abgegrenzt. Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans liegt außerhalb dieser Versorgungsbereiche. Nach dem Zentrenkonzept soll die bestehende funktionierende Aufgabenteilung zwischen dem Hauptgeschäftsbereich als Hauptversorgungsstandort, den Stadteilen mit ihrer auf Grundversorgung ausgerichteten Struktur unterstrichen werden. Eine weitere räumliche Zersplitterung der Handelslagen ist zu vermeiden. Sie gefährdet die Funktion der zentralörtlichen Bedeutung Bad Homburgs. Um diese zu stärken ist insbesondere der Einzelhandelsbesatz in der Fußgängerzone Louisenstraße aufzuwerten und dort eine absatzwirtschaftliche Verträglichkeit zu sichern. Die im Zusammenhang mit der Ansiedlung eines Einkaufscenters in der Fußgängerzone durchgeführte absatzwirtschaftliche Analyse gebietet eine stringente Einhaltung des Zentrenkonzeptes. Einzelhandelstätigkeiten im Geltungsbereich und im Bahnhof selbst sind deshalb nur auf den typischen Bedarf von Reisenden zu beschränken. Der getroffene Ausschluss von zentrenrelevantem Einzelhandel entspricht damit den aus dem Zentrenkonzept vorgegebenen städtebaulichen Zielsetzungen. Die Liste der zentrenrelevanten Sortimente gemäß Zentrenkonzept ist Bestandteil des Bebauungsplans und den textlichen Festsetzungen in Form einer Anlage beigefügt.

Im festgesetzten Kerngebiet werden weiterhin die Nutzungen "Spielhallen" und "Wettbüros" gemäß § 1 Abs. 9 BauNVO ausgeschlossen. Spielhallen und Wettbüros mit Ihrem städtebaulichen Erscheinungsbild beeinflussen das Image und den funktionalen Zusammenhang des mit den neuen Kerngebieten geplanten Büro-, Freizeit- und Dienstleistungsbereiches negativ. Auf die im Planbereich gegebene konkrete städtebauliche Situation ist in diesem Zusammenhang besonders abzustellen. Stadträumlich bilden die geplanten Kerngebiete einerseits den südlichen Raumabschluss zu den Bahngleisen hin und andererseits auch die bauliche Begrenzung zu den angrenzenden Freiflächen und geplanten Fußgänger- und Radfahrerbereichen am Dornbach. Sie markieren städtebaulich und architektonisch die sich an die Bahnhofsunterführung anschließende neue Platzsituation. Diese Platzanlage, deren Prägung durch ein attraktives Nebeneinander von Büronutzungen, Dienstleistungen, Verwaltung und Gastronomie angestrebt wird, stellt den zentralen Bereich des Büro- und Gewerbeparks Mitte sowie das Bindeglied zur Innenstadt dar. Insofern ist hier eine besondere Sensibilität im Blick auf die mit dem Planverfahren ausgeschlossenen Anlagenarten gegeben.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass der Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros wie auch der Ausschluss von Betrieben und Einrichtungen mit auf sexuelle Animation zielendem Angebot aus städtebaulicher Sicht erforderlich ist, um die zur Erschließung des Gebiets zu tätigenden öffentlichen und privatwirtschaftlichen Investitionen zu sichern und die Attraktivität und die Funktionsfähigkeit dieses Standorts langfristig zu gewährleisten.

- **Eingeschränkte Gewerbegebiete**

Die zulässige Art der baulichen Nutzung bestimmt sich weitgehend aus der bereits derzeit vorhandenen gewerblichen Bebauung. Das von dem politischen Willen getragene Ziel, einerseits die bereits gewerblich genutzten Flächen auch weiterhin dieser Nutzungsart vorzubehalten und andererseits auch die angestrebte Umstrukturierung zu einem Gebiet mit hochwertigem Dienstleistungsgewerbe zu fördern, trifft die Vorgabe für die Festsetzungen des Bebauungsplanes.

Das in Bad Homburg nur begrenzt vorhandene Potenzial an gewerblichen Bauflächen, die der Schaffung mittelständischer gewerblicher Arbeitsplätze dienen können, soll nicht durch die Ansiedlung von Einzelhandelsbetreiben geschmälert werden. Um den im Plangebiet ansässigen produzierenden Gewerbe- und Handwerksbetrieben die Möglichkeit zu eröffnen, ihre Produkte direkt vor Ort zu vertreiben, wird festgesetzt, dass Einzelhandel sowohl mit zentrenrelevanten als auch mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten nur dann ausnahmsweise zugelassen werden kann, wenn ein unmittelbarer räumlicher und betrieblicher Zusammenhang mit produzierenden Gewerbe- und Handwerksbetrieben besteht. Die Verkaufsfläche darf dabei nur einen untergeordneten Teil der durch das Betriebsgebäude überbauten Betriebsfläche einnehmen. Zudem dürfen keine negativen städtebaulichen Auswirkungen auf den Hauptgeschäftsbereich und die zentralen Versorgungsbereiche in den Stadtteilen Bad Homburgs zu erwarten sein. Sofern negative städtebauliche Auswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, kann eine Genehmigung für diese(n) Betrieb(e) nicht erteilt werden.

Des weiteren werden im Gewerbegebiet Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Schank- und Speisewirtschaften sowie Anlagen für kirchliche Zwecke ausgeschlossen. Dieser Ausschluss soll dazu dienen, das Gewerbegebiet vorrangig für die angestrebten hochwertigen Dienstleistungsbetriebe vorzuhalten. In den angrenzenden Kerngebieten sowie im sonstigen Stadtgebiet werden ausreichend Flächen angeboten, in denen die o.g. Nutzungsarten Ansiedlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten haben, so dass sich durch den Ausschluss dieser Nutzungsarten auf der im Verhältnis zum Stadtgebiet kleinen Teilfläche keine Behinderung der ansonsten freien gewerblichen Entfaltung ergibt.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird in der Planzeichnung (Nutzungsschablonen) durch Festlegung von Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl sowie Festsetzungen zu maximalen Wand- und Gebäudehöhen bestimmt. In den unmittelbar am südlichen Ausgang des Fußgängertunnels befindlichen, als Kerngebiet ausgewiesenen Baufeldern, wird zusätzlich eine minimale Wandhöhe festgesetzt.

Durch die getroffenen Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen wird eine stadtgestalterisch angemessene Gebäudekubatur ermöglicht. Die im Bebauungsplan getroffenen Regelungen zur Höhenentwicklung der Gebäude entsprechen der Forderung des § 16 Abs. 3 BauNVO, wonach die Höhe baulicher Anlagen festzusetzen ist, wenn ohne ihre Festsetzung öffentliche Belange, insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, beeinträchtigt werden könnten.

In den Kerngebieten mit der Nutzungsschablone E wird die Obergrenze der Geschossflächenzahl nach § 17 BauNVO überschritten (GFZ: 4,0). Die besonderen städtebaulichen Gründe für das Überschreiten der Obergrenzen der Geschossflächenzahl ergeben sich aus der Planung zur Umsetzung besonderer städtebaulicher Ideen aus dem städtebaulichen Wettbewerb. Aus dem Wettbewerb liegen relativ konkrete Nutzungsvorschläge für die zur Bebauung vorgesehenen Flächen vor, die sich zum einen am derzeitigen Bedarf Bad Homburgs orientieren und zum anderen von der Lagegunst des Plangebietes profitieren können. So ist das unmittelbare Umfeld des Bahnhofs zweifellos die attraktivste Lage für die Entwicklung einer vielfältigen, im Wesentlichen durch Dienstleistungsbetriebe und Freizeitnutzungen (Kino, Disco, etc.) geprägten Struktur. Die Festsetzung der GFZ von 4,0 erfolgt, um die angestrebte städtebauliche Qualität und Dichte der künftigen Bebauung zu sichern. Die Überschreitung hinsichtlich der GFZ ist notwendig, um die städtebaulich gewünschte Verdichtung entlang der optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen innerstädtischen Bahnachse zu verwirklichen.

Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind sichergestellt; ausgleichend wirken ein hohes Maß an öffentlichen Freiflächen südlich im Anschluss an die Kerngebiete mit Nutzungsschablone E und die günstige Verkehrsanbindung vorwiegend durch den ÖPNV. Die Bedürfnisse des Verkehrs können befriedigt werden und nachteilige Umwelteinwirkungen sind aufgrund dieser Überschreitung nicht zu befürchten. Auch stehen der Überschreitung keine sonstigen öffentlichen Belange entgegen. Die Belange des Orts- und Landschaftsbildes sind durch die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen gewahrt.

7.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen sowie Stellung baulicher Anlagen

Gestaltungsziel für die festgesetzten Kerngebiete ist ein hohes Maß an städtebaulicher Raumbildung. Dies ist von besonderer Bedeutung, da die Gestaltung des Planungsgebiets zur Bahn hin einen wichtigen Faktor für eine qualitätsvolle und attraktive Eingangssituation in die Stadt darstellt. Hierbei ist vor allem auf die Ausformung der Stadtkante an der Bahn als Zugang ins Plangebiet zu achten. Dementsprechend setzt der Bebauungsplan gegenüber den Bahnanlagen eine Baulinie fest. Hierdurch wird auch für den südlich der Kerngebiete verlaufenden Fußgängerbereich ein möglichst guter Schutz gegenüber den von der Bahntrasse und von der südlich hiervon verlaufenden neuen Erschließungsstraße ausgehenden Immissionen gewährleistet. Um die Gestaltungsfreiheit der Bauherren nicht zu sehr einzuschränken wird ergänzend bestimmt, dass von der im Kerngebiet zur Bahnseite hin festgesetzten Baulinie ausnahmsweise je Baugrundstück auf 15 % der Länge der Baulinie mit der Gebäudefassade zurückgewichen werden darf.

Im Gewerbe- und Mischgebiet wird ansonsten in Anbetracht der klaren Gliederung in zumeist rechtwinklige Bauräume die Lenkung der städtebaulichen Gestalt mit Baugrenzen auf ein Minimum reduziert, um eine breite Palette von Gebäudetypologien und –stellungen zu ermöglichen. Dennoch lässt das festgesetzte Baugrenzengefüge in Verbindung mit der möglichen hohen Dichte blockartige Strukturen erwarten, die der gewünschten Raumbildung gerecht werden.

In den Kern- und Gewerbegebieten unterbleibt eine Festsetzung der Bauweise. Weder eine offene noch eine geschlossene Bauweise trifft zu. Wegen der unterschiedlichen möglichen Bauformen läst sich auch eine abweichende Bauweise nicht eindeutig festsetzen. Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch die festgesetzten Baulinien und Baugrenzen hinreichend definiert. Die Dimensionierung der damit gebildeten Baufenster ist ausreichend für die vorgesehenen Nutzungen.

Im Mischgebiet wird entsprechend der bereits vorhandenen Bebauung eine offene Bauweise gemäß § 22 Abs. 1 BauNVO festgesetzt.

Die Stellung der baulichen Anlagen ergibt sich bereits weitestgehend aus den durch Baulinien und Baugrenzen definierten überbaubaren Grundstücksflächen. Weitergehende Festsetzungen zur Stellung baulicher Anlagen sind aus stadtgestalterischer Sicht nicht erforderlich.

7.4 Flächen für Nebenanlagen sowie für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten

Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen zielen im Wesentlichen darauf ab, ein ungeordnetes "Zuparken" und "Zubauen" der Baugrundstücke zu verhindern. Die räumliche Begrenzung von Garagen und Stellplätzen (u.a. Ausschluss oberirdischer Stellplatzanlagen in den Kerngebieten bis auf die gesondert festgesetzten Stellplatzflächen sowie die Anordnung innerhalb der Baugrenzen und der Flächen zwischen Straßenbegrenzung und straßenseitiger Baugrenze/Baulinie in den Gewerbegebieten) folgt dem Planungsleitsatz des § 1a BauGB, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen ist und dabei Bodenversiegelungen auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen sind.

Die Tiefgaragen sollten unter der o. g. Maßgabe soweit als möglich unter den Gebäuden angeordnet werden. Die Zu- und Ausfahrten sind ebenso wie die Ausgänge aus gestalterischen Gründen in die Gebäude zu integrieren. Lediglich an der Verlängerung der Else-Kröner-Straße sind im MK-Gebiet eigenständige Zu- und Ausfahrten für Tiefgaragen und Anlieferung im Untergeschoss zulässig. Sie sind im direkten Anschluss an die Straße an den im Plan festgesetzten Bereichen für Ein- und Ausfahrten zu errichten.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die jeweils gültige Satzung der Stadt Bad Homburg v.d.H. über Stellplätze oder Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder.

7.5 Verkehrsflächen und Belange der Erschließung

Der Bebauungsplan trifft im Hinblick auf Ausbau und Gestaltung der Verkehrsflächen nur rahmengebende Festsetzungen wie Linienführung, Breite und Art des Ausbaus. Die in der Planzeichnung dargestellte Aufteilung der Verkehrsflächen gilt daher nur als Vorschlag. Sie richtet sich nach den Empfehlungen der EAE 95. Die exakte Aufteilung der Verkehrsflächen bleibt der nachfolgenden Objektplanung vorbehalten. Eine mögliche Gliederung der Straßenräume und sonstigen Verkehrsräume kann dem städtebaulichen Rahmenplan in der Anlage zu dieser Begründung entnommen werden.

Das Erschließungskonzept bezüglich Fahrverkehr, Flächen für Fußgänger und Radfahrer sowie für den ruhenden Verkehr wurde in Kap. 6.1 beschrieben.

Die verkehrliche Erschließung und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen im Bereich des Gewerbegebiets Mitte wurden 2001 in einem Gutachten durch das Büro R+T (Darmstadt) überprüft. Der vorliegende Bebauungsplan sieht eine gegenüber dieser Verkehrsuntersuchung geänderte Verkehrsplanung vor, indem eine neue Straße am nördlichen Rand des Plangebiets als zweite Querspange zwischen Siemensstraße und Else-Kröner-Straße geplant wird. Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2001 und des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP von 2004, Prognosebelastung 2020) Auf dieser Grundlage und auf Basis des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) von 2004 erfolgte im August 2006 durch das Büro R+T eine Neuberechnung des Verkehrsnetzes[4]. Ergebnis dieser Untersuchung war, dass durch die zukünftigen Nutzungen im Plangebiet und die hiermit verbundenen Änderungen im Erschließungssystem, keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen und damit die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im weiteren Umfeld zu erwarten sind. Insofern dienen die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung "Büro- und Gewerbepark Mitte" aus dem Jahr 2001 als Basis für die darauf folgenden Untersuchungen und behalten somit auch bei der aktuellen Verkehrskonzeption ihre Gültigkeit.

Es wurden im Rahmen des Gutachtens zwei Planfälle untersucht:
- Bei Planfall 1 wird die Daimlerstraße (West) von der Else-Kröner-Straße abgehängt
- Bei Planfall 2 wird die Verbindung zwischen Daimlerstraße und Else-Kröner-Straße aufrecht erhalten.

Aufgrund ihrer Linienführung, ihres Querschnitts und ihrer Vorfahrtsregelung ist davon auszugehen, dass auf der Daimlerstraße auch bei Planfall 2 keine erhebliche Verkehrsbelastung zu verzeichnen ist. Die Daimlerstraße kann dementsprechend an die Else-Kröner-Straße angebunden werden, ohne dass in erheblichem Umfang gebietsfremder Verkehr auf ihr zu erwarten ist.

Bei einer Regelung mit abknickender Vorfahrt treten am Knotenpunkt "Siemensstraße / neue Planstraße / Am Güterbahnhof" beim linkseinbiegenden Verkehr in die Siemensstraße zu Spitzenzeiten vergleichsweise lange Wartezeiten (ca. 45 Sekunden während der vormittäglichen und ca. 120–155 Sekunden während der nachmittäglichen Spitzenstunde) auf. Da das Aufkommen dieses Verkehrsstroms eher gering ist und die üblichen Ströme an diesem Knotenpunkt eine vergleichsweise gute Verkehrsqualität aufweisen, empfiehlt das Gutachten, die betroffene Fahrbeziehung durch ein Abbiegeverbot zu unterbinden. Soll diese Fahrbeziehung zugelassen werden, kämen als kostenintensive Alternativen zu dieser Maßnahme die Gestaltung als Kreisverkehrsplatz oder die Regelung mit einer Lichtsignalanlage in Betracht.

Am Knotenpunkt "Else-Kröner-Straße / Daimlerstraße-Ost / neue Planstraße" sind bei einer Vorfahrtregelung mit Vorrang für die Nord-Süd-Richtung keine Probleme im Verkehrsablauf zu erwerten. In allen Zufahrten ist zu allen Zeiten die Verkehrs-Qualitätsstufe "B" oder besser zu verzeichnen.

4 R+T, Topp Skoupil Huber-Erler: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- der Stadt Bad Homburg v.d.H., Darmstadt, August 2006

Aufgrund der Ergebnisse des verkehrstechnischen Gutachtens wurden zum Planungsstand "Öffentliche Auslegung" Verkehrsflächen für die Gestaltung eines Kreisverkehrsplatzes in den Plan mit aufgenommen. Eine zwischenzeitlich erneut durchgeführte Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Siemensstraße / neue Planstraße / Horexstraße hat ergeben, dass diese auch bei einer Ausbildung als abknickende Vorfahrt mit entsprechender Einrichtung von Abbiegespuren im ausreichenden Maß gegeben ist. Die aktuelle Planfassung übernimmt daher wiederum diese insgesamt kostengünstiger und Platz sparender zu realisierende Knotenpunktsgestaltung in Form der abknickenden Vorfahrt. Diese Lösung vermeidet auch eigentumsrechtliche Probleme. Ebenfalls nach der "Öffentlichen Auslegung" wurde die Straßenführung der Planstraße (Am Güterbahnhof) im Bereich des Stellwerks verändert. Der Verschwenk wurde in östlicher Richtung verlagert, um dem Bedarf nach einer zusätzlichen überbaubaren Grundstücksfläche in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bestandsgebäude des alten Güterbahnhofs (Baufeld D, westlich des Stellwerks) zu entsprechen.

Das verkehrstechnische Gutachten 2001 und 2006 war Bestandteil der erneuten öffentlichen Auslegung. Die der Planung zugrunde liegenden Angaben zum Verkehrsaufkommen sowie die Leistungsfähigkeitsnachweise können diesen Gutachten entnommen werden. Die im Zuge des verkehrstechnischen Gutachtens ermittelten Verkehrsbelastungszahlen (DTV-Werte) dienen als Grundlage für das schalltechnische Gutachten (vgl. Kap. 7.9 und Umweltbericht).

Die Straßenabschnitte für den Fahrverkehr werden im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt.

Das Fuß- und Radwegenetz und seine Anbindung an bestehende Wege im Umfeld dient der Erschließung der Neubauflächen. Darüber hinaus schafft der Bebauungsplan die Grundlage für den langfristigen Aufbau einer Fuß- und Radwegverbindung zwischen Innenstadt und dem im Süden des Plangebietes verlaufenden Regionalparkweg und damit die Einbindung dieses Abschnitts in ein übergeordnetes Netz.

Der Weg entlang des Dornbachs südlich der festgesetzten Kerngebiete (Dornbach-promenade) soll in erster Linie Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung stehen. Kraftfahrzeugverkehr soll hier auf den notwendigen Anlieferverkehr beschränkt werden.

7.6 Aufschüttungen, Abgrabungen, Stützbauwerke

Zur Herstellung von Plangebietsstraßen und Bereichen für Fußgänger und Radfahrer sind in Teilbereichen Geländeeinschnitte und –aufträge erforderlich. Zur Anpassung an das vorhandene Gelände müssen hierbei Böschungen oder unterirdische Stützbauwerke (Stützmauern, Rückenstützen) hergestellt werden.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 26 BauGB wird bestimmt, dass die Flächen für Aufschüttungen, Abgrabungen sowie unterirdische Stützbauwerke zur Herstellung des Straßenkörpers weiterhin im Eigentum der jeweiligen Eigentümer verbleiben. Dies erfolgt, um den Flächenabzug für öffentliche Flächen möglichst gering zu halten und um den Grundstückseigentümern eine Anrechnung dieser Flächen auf die baurechtlich zulässige Grundfläche i.S. des § 19 BauNVO zu ermöglichen.

Die vorübergehende Inanspruchnahme der Grundstücke zur Herstellung von Straßenböschungen und Stützbauwerken ist entschädigungslos zu dulden.

7.7 Belange der Ver- und Entsorgung

7.7.1 Trink- und Löschwasserversorgung / Gasversorgung

Alle erforderlichen Versorgungsleitungen können durch die zuständigen Versorgungsträger durch weiteren Ausbau der bereits bestehenden Netze bereitgestellt werden und durch Erweiterung der Versorgungsanlagen ergänzt werden.

Das Plangebiet wird bereits baulich genutzt und ist dementsprechend an das Leitungsnetz der Erdgas- und Trinkwasserversorgung angeschlossen. Bei Verwirklichung der Planung werden sich nach Einschätzung des Stadtwerke Bad Homburg keine nennenswerten Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Wasserbedarf ergeben. Das Plangebiet liegt hinsichtlich der Wasserversorgung in der so genannten Mittelzone, die dem Trinkwasserhochbehälter Elisabethenschneise zugeordnet ist, mit einem Druckniveau von 251 m ü. NN., so dass ein Versorgungsdruck von etwa 6 bar ansteht.

Die Löschwasserversorgung ist durch vorhandenen Rückhalteraum und entsprechend dimensionierte Hauptwasserleitungen sichergestellt.

7.7.2 Elektrizitätsversorgung / Flächen für Versorgungsanlagen

Die Versorgung des Plangebietes mit elektrischer Energie kann als gesichert angesehen werden. Dies gilt insbesondere für den Bereich nördlich des Dornbachs.

In diesem Bereich ist mit großer Wahrscheinlichkeit die Errichtung neuer Transformatorenstationen erforderlich. Die Festsetzung von gesondert ausgewiesenen Versorgungsflächen hierfür ist derzeit noch nicht möglich, da die Lage der erforderlichen Trafostationen erst festgelegt werden kann, wenn exakte Werte über den künftigen Leistungsbedarf vorliegen. Nach § 14 Abs. 2 BauNVO können jedoch die der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität dienenden Nebenanlagen als Ausnahme zugelassen werden, auch wenn hierfür im Plan keine entsprechenden Flächen festgesetzt sind.

Der vorhandene Bestand an Flächen für Versorgungsanlagen wird im Bebauungsplan festgeschrieben (Trafostation an der Daimlerstraße). Die Süwag Netzservice GmbH weist darauf hin, dass außer dieser Station zurzeit im weiteren Umkreis keine Möglichkeit für den Anschluss zur Versorgung einer größeren Baustelle besteht. Die Verlegung von Versorgungsleitungen auf gesicherten Trassen ist daher für die Erschließung und Bebauung frühzeitig erforderlich.

7.7.3 Müllentsorgung

Die Müllentsorgung erfolgt von den öffentlichen Verkehrsflächen aus. Eine An- und Abfahrt der Müllfahrzeuge über die als *Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Fuß- und Radweg* (Dornbachpromenade) festgesetzten Bereiche ist zulässig.

7.7.4 Entwässerungskonzept

Die derzeitige Bebauung des Plangebietes wird im Mischsystem entwässert und schließt an das Regenüberlaufbecken RÜB "Zubringer" an. Die Abschlussleitung hat einen Durchmesser DN 1600 und ist gemäß Generalentwässerungsplan 1990 hydraulisch überlastet. Das Regenüberlaufbecken RÜB "Zubringer" ist als rechteckiges Fangbecken ausgebaut und liegt im Hessenring nördlich der Bahntrasse. Das Volumen des Regenüberlaufbeckens beträgt ca. 850 m^3. Der Zulauf wird auf die Menge von ca. 164 l/s gedrosselt. Der Entlastungskanal liegt neben dem Hessenring und führt ca. 150 m nördlich in den Dornbach. Gemäß Schmutzfrachtberechnung ist das Becken nicht ausgelastet und bietet Möglichkeiten zum Anschluss weiterer Gebiete.

Im Einzugsgebiet der Kläranlage Ober-Eschbach befinden sich zur Zeit 19 Regenentlastungsanlagen, ein Regenrückhaltebecken aus der Stadt Bad Homburg v.d.H. und 6 Regenentlastungsanlagen aus dem Ortsteil Oberstedten der Stadt Oberursel.

Die zu erwartende Abflusserhöhung durch die Neuversiegelung von Flächen ist bei der erforderlichen Fachplanung zur Entwässerung zu berücksichtigen. Nach dem Hessischen Wassergesetz (HWG) soll Abwasser, insbesondere Niederschlagswasser von demjenigen, bei dem es anfällt, verwertet werden. Demzufolge ist bei der Erschließung und Neuversiegelung von Siedlungsflächen zu berücksichtigen, dass der aus dem Gebiet im Regenfall abfließende Oberflächenabfluss – unabhängig davon, ob in einem Mischwasser-, Regenwasserkanal oder Oberflächengewässer – den natürlichen Oberflächenwasserabfluss nicht wesentlich übersteigt.

Zur Klärung der entwässerungstechnischen Voraussetzungen wurde im September 2005 eine Entwässerungskonzeption für das Plangebiet erarbeitet[5], in der sowohl eine Entwässerung im Trennsystem, wie auch im Mischsystem als mögliche Varianten untersucht wurden. Das Entwässerungskonzept kommt zu folgenden Aussagen:

Variante Trennsystem

Es ist grundsätzlich nicht sinnvoll, die gesamte Entwässerung des Plangebietes im Trennsystem neu zu errichten, da Teile der vorhandenen Bebauung bereits überwiegend im Mischsystem entwässert werden und baulich nur aufwändig verändert werden könnten. Eine Planungskonzeption für eine mögliche Entwässerung von Teilgebieten im Trennsystem kann wie folgt aussehen:

Die Gebäude, welche an den Straßen "Im Birkengrund", "Am Güterbahnhof" und an der Daimlerstraße angeschlossen sind, werden weiterhin im Mischsystem entwässert. Das Mischwasser wird wie bisher an das Regenüberlaufbecken RÜB "Zubringer" angeschlossen.

Im Trennsystem werden die Gebäude der Benzstraße und der Else-Kröner-Straße entwässert. Das Schmutzwasser wird auf Höhe der Daimlerstraße an den Mischwasserkanal zum Regenüberlaufbecken RÜB "Zubringer" angeschlossen. Der Regenwasserkanal wird in der Daimlerstraße bis zur Bahntrasse verlegt. Anschließend wird die Querung der Bahntrasse mit einer Durchpressung hergestellt. Nördlich der Bahntrasse

5 Entwässerungskonzeption für das mögliche Baugebiet "Bahnhof Süd". Bearbeitung durch: Dr. Ing. Schmidt-Bregas, Wiesbaden, 16.09.2005

wird direkt neben dem neu verlegten Dornbach das Regenrückhaltebecken errichtet. Die Drosselmenge aus diesem Becken wird in den Dornbach geleitet.

Variante Mischsystem

Die innere Erschließung des Gewerbegebiets erfolgt über die derzeitigen Trasse. In der "Benzstraße" wird die Trasse des Kanals wie auch die Straße selbst verlegt und etwas geändert geführt. Das Mischwasser wird in der "Daimlerstraße" zum Regenüberlaufbecken RÜB "Zubringer" geleitet. Die Kanaldimensionen in der Else-Kröner-Straße, der Benzstraße und ab der Else-Kröner-Straße müssen vergrößert werden.

Wie die Bestandserhebung der aktuellen Schmutzfrachtberechnung 2001 gezeigt hat, ist das Regenüberlaufbecken RÜB "Zubringer" ausreichend groß dimensioniert. Die Endausbauberechnung reduzierte jedoch die Drosselmenge so weit, dass der Anschluss dieser veränderten Bebauung erst überprüft werden muss. Durch eine geringere Reduzierung der Drosselmenge kann das Gewerbegebiet angeschlossen werden.

Auswahl der Vorzugslösung für das Entwässerungskonzept

Da das Plangebiet bereits teilweise bebaut ist und bei Wahl einer Entwässerungslösung im Mischsystem die Entwässerungskanäle weitestgehend erhalten werden können, wird trotz der Gesetze und Richtlinien zum Schutz des Gewässers die Entwässerung im Mischsystem bevorzugt.

Der Bebauungsplan sieht eine Verdichtung des bereits vorhandenen Gewerbegebiets vor, weshalb keine Fläche für ein Regenrückhaltebecken vorhanden ist. Die Entwässerungskonzeption weist einen Standort für ein Regenrückhaltebecken außerhalb des Plangebietes aus. Dieses Gebiet befindet sich nicht im Eigentum der Stadt Bad Homburg v.d.H. und wird auch nur schwer zu erwerben sein. Der Grundstückspreis im betrachteten Gewerbegebiet wird so hoch liegen, dass der Bau des Regenrückhaltebeckens unwirtschaftlich erscheint. Da insgesamt die Umsetzung der Entwässerung im Trennsystem schwierig erscheint, wird im Entwässerungsgutachten die Entwässerung im Mischsystem klar favorisiert.

Aufgrund der schwierigen Umsetzung der Entwässerung im Trennsystem bzw. der höheren Herstellungskosten soll das Gewerbegebiet daher im Mischsystem entwässert werden.

Die Abflusserhöhung durch die Neuversiegelung der Teilflächen "C", "D", "E" und "F" wird bei der Objektplanung der Entwässerungsanlagen berücksichtigt. Die SMUSI-Berechnung 2005 wird entsprechend aktualisiert. Die bestehende Entwässerung des derzeitigen Park & Ride-Platzes kann zur abwassertechnischen Erschließung der Teilflächen "E" genutzt werden. Zur Entwässerung der geplante Teilflächen "C" und "D" muss das bestehende Kanalsystem geringfügig erweitert werden. Die Erweiterungen erfolgen auf öffentlichen Flächen.

Versickerung von Niederschlagswasser

Die Versickerungsfähigkeit des Bodens im Bereich des Büro- und Gewerbeparks Mitte wurde in einem zurückliegenden Gutachten als mittel bis schlecht bezeichnet („Hydrogeologisches Gutachten zur Anlage von Versickerungs- und Retentionsflächen im Gebiet Bad Homburg“, April 1996, Ing.-Büros HG, Lich). Eine Versickerung von Niederschlagswasser wird aufgrund der unzureichenden Versickerungsfähigkeit des Bodens nicht im Bebauungsplan vorgesehen. Hinsichtlich des Abflusses von Oberflächenwasser trifft der Bebauungsplan eine Regelung zur Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers auf den Grundstücken und zur Nutzung als Brauchwasser oder Löschwasser. Damit soll eine schnelle Ableitung des anfallenden Dachflächenwassers vermieden werden.

7.8 Belange der Wasserwirtschaft

Bei der Objektplanung für den "Bahnhofsplatz Süd" und Baumaßnahmen in den Kerngebieten mit der Nutzungsschablone E beiderseits der Bahnunterführung sind die Hochwasserverhältnisse am Dornbach zu beachten.

Die §§ 13 ff. des Hessischen Wassergesetzes sind zu beachten, da sich Teilflächen des Bebauungsplangebiets im noch nicht rechtskräftig festgestellten Überschwemmungsgebiet des Dornbachs befinden. Das Überschwemmungsgebiet ist im Bebauungsplan entsprechend der derzeit bekannten Hochwasserlinie gekennzeichnet. Betroffen hiervon sind in erster Line bereits bebaute Grundstücksflächen in der Siedlung "Birkengrund". Eine endgültige Festlegung des Überschwemmungsgebiets wird im Jahr 2008 erwartet. Für die Teilflächen im Überschwemmungsgebiet ist die nach Verfahrensabschluss festgestellte Überschwemmungsgebietsgrenze maßgebend.

Dem Schutzzweck des bestehenden Wasserschutzgebietes und des Heilquellenschutzgebietes wird durch nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan (Textliche Festsetzungen) entsprochen.

Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung des Dornbachs wie beispielsweise die abschnittsweise Aufweitung von Uferböschungen und die Entwicklung standortgerechter Vegetationsstrukturen können nur unter Berücksichtigung der wasserwirtschaftlichen Erfordernisse zur Gewährleistung der Abflussmengen erfolgen. Für die geplanten Gestaltungsmaßnahmen am Dornbach wird zurzeit ein gesondertes wasserrechtliches Genehmigungsverfahren vorbereitet. Die zum Ausgleich der Wasserführung erforderlichen Rückhaltemaßnahmen werden im Zuge der Entwässerungs-Fachplanung vorgesehen.

Die Versickerungsfähigkeit des Bodens im Bereich des Büro- und Gewerbeparks Mitte kann als mittel bis schlecht bezeichnet werden. Zur Vermeidung einer schnellen Ableitung von Oberflächenwasser soll das anfallende Niederschlagswasser auf den Grundstücken als Brauch- oder Löschwasser genutzt werden.

Gemäß den Zielen des Hessischen Wassergesetzes sind Gewässer und ihre Ufer als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu erhalten und zu sichern. Beeinträchtigungen ihrer natürlichen Funktionen sollen vermieden und bestehende Beeinträchtigungen gemindert und aufgehoben werden. Gewässer, die sich in natürlichem oder naturnahem Zustand befinden, sind gemäß § 8 Abs. 1 HWG in diesem Zustand zu erhalten.

Natürliche Gewässer, die sich nicht in einem natürlichen oder naturnahen Zustand befinden, sind, sofern nicht überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegenstehen, in einem angemessenen Zeitraum wieder in einen naturnahen Zustand zurückzuführen.

Bei den geplanten Maßnahmen an Gewässern sind die Vorgaben der nach § 4 Abs. 1 HWG verbindlich aufgestellten Maßnahmenprogramme und Bewirtschaftungspläne für Fließgewässer zu beachten.

Zum Schutze des Dornbachs im Plangebiet sind Maßnahmen, welche die natürlichen Funktionen des Gewässers einschließlich der Uferbereiche beeinträchtigen, wie künstlicher Verbau der Gewässersohle und der Ufer, Einbau von Sohlschwellen, Verrohrung und Begradigung, unzulässig.

Zur Entwicklung eines natürlichen oder naturnahen Gewässers sind Renaturierungsmaßnahmen vorgesehen. Für Umgestaltungsmaßnahmen an Gewässern ist eine gesonderte wasserrechtliche Genehmigung erforderlich.

7.9 Belange des Immissionsschutzes und der Emissionsreduktion / Bauliche und sonstige technische Vorkehrungen zum Schutz, zur Vermeidung oder Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen

Eines der grundlegenden Ziele der Bauleitplanung liegt darin, der Bevölkerung bei der Wahrung ihrer Grundbedürfnisse gesunde Verhältnisse zu bieten. Aufgabe muss es deshalb sein, das Wohn- und Arbeitsumfeld so zu gestalten, dass gegenseitige Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Die Schutzbedürftigkeit des Wohnens und Arbeitens in immissionsbelastetem Umfeld wird angemessen berücksichtigt. Hinsichtlich eventueller Immissionsbelastungen ist neben der Bahnlinie vor allem der Verkehrslärm der öffentlichen Straßen und der Schienenverkehrslärm zu beachten.

Zur Beurteilung der Immissionssituation im Plangebiet wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt. In diesem Gutachten wurden im Rahmen der Bauleitplanung für den Bebauungsplan Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- auf der Grundlage der vorliegenden Planungsunterlagen die Lärmimmissionen untersucht, die durch den Straßen- und Schienenverkehr im Geltungsbereich des B-Plans verursacht werden.

Wie angesichts der vorgelegten Prognosezahlen zu erwarten ist, ist der Geltungsbereich des Bebauungsplans durch Verkehrslärm belastet. Die insgesamt höchsten Belastungen werden entlang der Horexstraße, der Siemensstraße sowie entlang der Benzstraße erreicht. Nähere Informationen zur Lärmbelastungen der einzelnen Straßenabschnitte können dem Kap. 8.2.3.1. im Umweltbericht entnommen werden. Das Gutachten war Bestandteil der erneuten öffentlichen Auslegung.

Die prognostizierten Werte machen die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan erforderlich.

Mit dem schalltechnischen Gutachten wurden auch die Emissionen untersucht, welche unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen gewerblichen Nutzung (gewerbliche Vorbelastung) auf den geplanten Flächen realisierbar sind, ohne in den schutzbedürftigen Bereichen der angrenzenden MI und MK-Flächen die zulässigen Immissionsrichtwerte zu überschreiten. Es wurden für die GE-Flächen differenzierende Festsetzungen hinsichtlich des Emissionsverhaltens der Flächen im Plangebiet in Form von flächenbezogenen Schallleistungspegeln ausgearbeitet, welche in die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan aufgenommen wurden.

Wegen der eingeschränkten Möglichkeiten des Schallschutzes durch aktive Maßnahmen wurden auch passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Festsetzungen hinsichtlich der erforderlichen Schalldämmung von Außenbauteilen in Abhängigkeit vom resultierenden Außenlärmpegel nach DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau –in den Bebauungsplan aufgenommen.

Bauliche Maßnahmen an Außenbauteilen zum Schutz gegen Außenlärm sind nur voll wirksam, wenn die Fenster und Türen bei der Lärmeinwirkung geschlossen bleiben und die geforderte Luftschalldämmung durch zusätzliche Lüftungseinrichtungen/Rollladenkästen nicht verringert wird. Gerade für Schlafräume – einschließlich Kinderzimmer –, aber auch teilweise für Büroräume entlang der Hauptverkehrsstraßen werden daher schalldämmende, eventuell fensterunabhängige Lüftungseinrichtungen empfohlen, die z. B. in einen Fensterrahmen oder die Fensterbank integriert werden können. Aufgrund der angestrebten Nutzung des MK-Gebietes mit ausgedehnten Fußgängerbereichen auf der ruhigeren Südseite gerade im Zusammenhang mit dem Betrieb von Gastronomiebetrieben oder eines Kinos, aber auch durch den allgemeinen Publikumsverkehr, auch in der Nachtzeit können Lärmimmissionen auftreten, die den Schlaf bei geöffnetem Fenster erheblich beeinträchtigen können. Daher wurden für alle Schlafräume – einschließlich der Kinderzimmer – im gesamten MK-Bereich fensterunabhängige Belüftungseinrichtungen zwingend vorgeschrieben.

Mit den aus dem schalltechnischen Gutachten übernommenen Festsetzungen wird den Belangen des Schallschutzes und den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in angemessenem Maße Rechnung getragen.

Hinsichtlich einer Vorbelastung durch elektromagnetische Felder ist das Plangebiet unkritisch. Seitens der DB Netz AG wird üblicherweise ein Schutzraum von 5 m zur Mastachse der Oberleitungen nicht entwidmet. Im vorliegenden Fall werden die Masten und die Leitungen um 15 - 20 m nach Norden verlegt. Zwischen den neuen Masten und der möglichen Bebauung wird künftig ein Mindestabstand von 15 m eingehalten (dieser Abstand ist auch bei den Bestandsobjekten Lokschuppen und Güterbahnhof gegeben). Im Abstand von bis zu 15 m zu den Bahnanlagen treten bei niederfrequenten Feldern magnetische Flussdichten von bis zu 1 μT auf (bei Referenzmessungen). Dieser Wert liegt deutlich unter den Grenzwerten der 26. BImSchV.

7.10 Belange von Natur und Landschaft / Eingriffskompensatorische Festsetzungen

Im Rahmen der Aufstellung des landschaftsplanerischen Fachbeitrags und der Umweltprüfung wurde eine differenzierte Bestandsaufnahme und Bewertung der Schutzgüter Mensch, Boden, Klima, Luft, Tiere, Pflanzen und Landschaftsbild durchgeführt, die als

Teile des Umweltberichtes (vgl. Kap. 8) in die Begründung eingeflossen sind. Die Beschreibung des Naturhaushalts als Grundlage des landschaftsplanerischen Fachbeitrags kann daher an dieser Stelle in verkürzter Form erfolgen.

Das Plangebiet ist bestimmt durch bebaute Flächen mit überwiegend gewerblicher Nutzung und zum geringeren Teil Wohnbaunutzungen. Auf den Gartenflächen haben sich teilweise nennenswerte Gehölzstrukturen entwickelt. Die Freiflächen werden bestimmt durch Rasenflächen und Ziergehölze. Entlang der Bahnanlage sind große Parkplätze (überwiegend versiegelt) zu verzeichnen. An diese schließen sich in östlicher Richtung um einen historischen Lokschuppen herum Flächen eines KFZ- und Schrotthandels an. Eine Kleingartenfläche mit teilweise prägnantem Gehölzbestand wurde bereits vor einigen Jahren im Zuge der Vorbereitung der Gebietsentwicklung aus der Nutzung genommen und geräumt. Die Fläche stellt sich zurzeit als offene vegetationsfreie ebene Fläche dar. Lediglich ein großer Kirschbaum ist verblieben. Auf Teilflächen wurden zwischenzeitlich Lager- und Parkplatzflächen (teilversiegelt) angelegt.

Der Dornbach verläuft im Abschnitt des Plangebiets von West nach Ost im offenen Gewässerbett, während er sowohl im Oberlauf als auch im Unterlauf in großen Teilen überbaut und verrohrt ist. Die Gewässersohle ist tief in das Gelände eingeschnitten. Der Bach hat eher den Charakter eines naturfernen Grabens. Die steilen Uferböschungen sind dicht mit Gehölzen bestanden, der Untergrund ist mit nitrophilen Stauden bewachsen.

Das Plangebiet stellt sich aus landespflegerischer Sicht von mittlerer bis geringer Wertigkeit dar. Grund hierfür sind die nahezu flächendeckenden anthropogenen Nutzungen und fehlende ökologisch bedeutsame Strukturen.

Der Dornbach ist vorbelastet und ist auch auf Grund der abgeschnittenen Lage in seiner Funktion als biotopvernetzendes Element stark eingeschränkt. Nach Einschätzung des Instituts Senckenberg ist der hier betroffene Abschnitt auf Grund der Belastungen und des stark eingeschränkten Lebensraums von untergeordneter Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz. Die tatsächlich vorgefundenen Biotopstrukturen mit altem Baumbestand lassen jedoch durchaus auf eine Bedeutung zumindest als Teillebensraum für Vögel schließen.

Den Hinweisen auf mögliche Fledermausvorkommen wurde durch ein Gutachten des Büros bio-plan, Ober-Ramstadt, nachgegangen. Für das Gebäude des alten Güterbahnhofs wurden aufgrund der Beschaffenheit der Außenfassade Sommerquartiere für Fledermäuse ausgeschlossen. Potenzielle frostsichere Winterquartiere für Fledermäuse wurden ebenfalls ausgeschlossen, da das Gebäude nicht unterkellert ist. Während der durchgeführten Ausflugkontrolle am Lokschuppen wurden am Giebel des direkt westlich benachbarten Wohnhauses drei ausfliegende Zwergfledermäuse beobachtet. Da während einer durchgeführten Nachkontrolle keine ausfliegenden Zwergfledermäuse mehr festgestellt wurden, handelt es sich mit größter Wahrscheinlichkeit um ein Zwischenquartier, das nie dauerhaft besetzt bleibt. Solch ein Quartier ist nicht so hoch zu bewerten wie ein dauerhaftes Sommerquartier oder eine Wochenstube, die für eine längere Zeit während des Frühjahres und Sommers von den Weibchen zur Jungenaufzucht genutzt werden. Bei Einhaltung der in dem Gutachten gegebenen Empfeh-

lungen zu Vorkehrungen im Falle des Abrisses des in Rede stehenden Wohngebäudes kann an der Planung weiterhin festgehalten werden.

Gemäß § 1 Abs. 6 BauGB sollen die Bauleitpläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern sowie die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Dabei ist nach § 1a BauGB auch die Eingriffsfrage (Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft) zu klären.

Die Integration der Belange von Natur und Landschaft erfolgt auf der Grundlage des landschaftsplanerischen Fachbeitrags, der begleitend zur Bauleitplanung aufgestellt wurde. Rechtliche Grundlage bildet das BauGB in Verbindung mit dem BNatSchG. Gem. § 1 (5) und (6) BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen. Der landschaftsplanerische Fachbeitrag ist integrierter Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil-. Er führt die naturschutzrechtliche Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung durch und dient als Abwägungsgrundlage gemäß § 1a BauGB.

Der landschaftsplanerische Fachbeitrag legt die aufgrund der geplanten Nutzung zu erwartenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft dar und formuliert Eingriffsvermeidungs-, -minderungs- und Kompensationsmaßnahmen, welche im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung Eingang in die Festsetzungen des Bebauungsplanes finden.

Das Hessische Naturschutzgesetz verlangt die Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Vermeidung von Eingriffen, die Kompensation von beeinträchtigten Funktionen des Landschaftshaushaltes und die landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes. Die Umsetzung dieser Anforderung im Rahmen der vorliegenden Planung ist im landschaftsplanerischen Fachbeitrag in Form einer Konflikt- und Maßnahmentabelle im einzelnen dargestellt. Aufgelistet sind die einzelnen landespflegerischen Maßnahmen, die erforderlich werden, um die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu vermindern und zu kompensieren.

Im Bebauungsplan werden die Maßnahmenvorschläge des landschaftsplanerischen Fachbeitrags verbindlich festgesetzt, um die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes möglichst gering zu halten bzw. zu vermeiden und die unvermeidbaren Eingriffe auszugleichen. Die zerstörten Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes werden im Umfeld des Eingriffs soweit möglich gleichwertig wieder hergestellt. Die entsprechenden Regelungen des Bebauungsplanes betreffen das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen sowie die Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.

Die im Bebauungsplan getroffenen textlichen und zeichnerischen Festsetzungen zum Erhalt von Gehölzen erstrecken sich im Wesentlichen auf die vorhandenen Gehölzflächen entlang des Dornbachs sowie auf Gehölze innerhalb des Mischgebietes. Sie gehören zu den wertvollsten Lebensraumstrukturen im Plangebiet. Die Gehölzflächen haben Bedeutung als Biotopvernetzungselemente und erhöhen die Strukturvielfalt.

Die Anpflanzung von Baumreihen/Alleen dient der räumlichen Gestaltung der Plangebietsstraßen, der Fußgängerbereiche und der Fuß- und Radwege. Die Anlage

der wegebegleitenden Baumreihen dient auch der Kompensation der durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Zwingende Gründe, die zu einem Abweichen von den zeichnerisch festgesetzten Baumstandorten führen können, sind z.B. unterirdische Leitungen und die Herstellung von Zufahrten und Zugängen.

Zur Sicherung einer Mindestbegrünung auf den Grundstücksflächen ist in den Misch- und Gewerbegebieten je 200 m² nicht überbauter Grundstücksfläche mindestens ein hochstämmiger Baum zu erhalten oder neu anzupflanzen. Bei Neuanpflanzungen wird empfohlen, heimische, standortgerechte Pflanzen aus den Festsetzungen beigefügten Pflanzlisten zu verwenden, da diese Arten den gegebenen Standortverhältnissen am besten angepasst sind. Die Entwicklung einer standortgerechten Bepflanzung dient auch der Kompensation der für die mit der Überbauung einhergehenden Eingriffe in Natur und Landschaft.

Die in Planzeichnung und Text festgesetzte Begrünung der Stellplätze übernimmt neben ökologischen Aspekten vor allem auch gestalterische Funktion. Es soll vermieden werden, dass große, zusammenhängende Stellplatzflächen ohne jegliche Grüngliederung entstehen. Ein weiterer, insbesondere in den Sommermonaten nicht zu unterschätzender Vorteil liegt in der schattenspendenden Wirkung der Bäume. Hierdurch wird die Aufheizung der Stellplatzflächen selbst reduziert, was sich wiederum positiv auf die kleinklimatische Situation im Plangebiet auswirkt.

Die sonstigen im Bebauungsplan getroffenen Pflanzfestsetzungen sichern eine angemessene Durchgrünung des Plangebietes. Durch den Bezug auf die Artenliste des landschaftsplanerischen Fachbeitrags entstehen standortgerechte Pflanzungen, die die ökologische Funktion der Freiflächen gewährleisten. Damit dienen diese Festsetzungen auch der rechtlichen Umsetzung der im landschaftsplanerischen Fachbeitrag erarbeiteten Zielvorstellungen.

Die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung erfolgt gemäß der Verordnung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen, Ökokonten, deren Handelbarkeit und die Festsetzung von Ausgleichsabgaben (Kompensationsverordnung - KV) vom 1. September 2005 (GVBl. I S. 624) und ist in den in den nachfolgend abgebildeten Tabellen dargestellt.

Die Flächenbilanz für den Bebauungsplan wurde nicht flächendeckend durchgeführt, da für Teilbereiche im unbeplanten Innenbereich die Eingriffsregelung nicht anzuwenden ist. Eine Bebauung von Teilbereichen des Plangebietes ist derzeit gemäß § 34 BauGB möglich. Demzufolge werden mit dem vorliegenden Bebauungsplan keine über das bereits zulässige Maß reichenden Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet. Kompensationsmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

Dies ergibt sich aus § 1a (3) Satz 5 BauGB: „Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.“

Folgende Bereiche wurden bilanztechnisch erfasst:
- Nördlicher Teil ab nördlicher Begrenzung bis einschließlich Dornbach (57.468 m²)
- Im südlichen Teil die Bereiche, in denen neue Verkehrsflächen entstehen (14.850 m²).

Der Bebauungsplan hat eine Gesamtgröße von 192.056 m². Davon wären rund 120.023 m² Fläche nach § 34 BauGB bebaubar.

Von der Gesamtfläche werden rund 72.033 m² gem. der KV beurteilt.

Teilfläche im Norden mit insgesamt 56.892 m²:
Für das Kerngebiet ist eine extensive Dachbegrünung festgesetzt. Für die Berechnung wird ein realistischer Ansatz von 60% tatsächlich begrünter Dachflächen angesetzt.

Die Teilfläche Bahnlagen wird zu 100% als nicht begrünte Dachfläche bilanziert.

Die Baumpflanzungen werden als Alleen ausgebildet. Es wird von einer Pflanzgröße von Hochstämmen mit einem Stammumfang von 16-18 cm ausgegangen.

Der Dornbach wird in seinem Verlauf und seinem begleitenden Gehölzsaum zu überwiegenden Teil erhalten. Im mittleren Teil entfallen Flächen durch die Herstellung einer Nord – Süd Verbindungsachse. Dafür werden an anderer Stelle Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft entlang des Dornbachs aufgeweitet.

Darstellungen lt. Bebauungsplan für die Teilfläche Nord:

Verkehrsfläche	**16.090,00**
davon Straßenfläche	15.490,00
davon offene Pflanzbeete, Straßenrandgrün	600,00
33 Bäume (StU 16-18 cm) a 3m²	99,00
Kerngebiet	**32.928,00**
davon Baufläche (Baugrenzen und Nebenanlagen)	28.574,60
Baufläche ohne Dachbegrünung 40% der Baufläche und Nebenanlagen	15.699,20
Baufläche mit Dachbegrünung 60% der Baufläche	12.875,40
nicht überbaubare Flächen (Grünflächen)	4.353,40
Bahnfläche / Stellwerk (100% überbaut)	**841,00**
Fläche für den Naturschutz (am Dornbach)	**6.485,00**
Wasserfläche (Dornbach)	**548,00**
Summe Fläche Nord	**56.892,00**

Das Kerngebiet setzt sich zusammen aus Teilflächen unterschiedlicher GRZ:

Teilflächen des Kerngebietes	Bruttofläche	Überbaubare Fläche Baugrenzen	Überbaubare Fläche Neben-anlagen	Nicht überbaubare Fläche
Teilfläche C, GRZ 0,8	4.090,00	1.414,00	1858,00	818,00
Teilfläche D, GRZ 0,8	9.733,00	6.937,00	849,40	1.946,60
Teilfläche E, GRZ 1,0	11.161,00	9.463,00	1.698,00	0,00
Teilfläche F, GRZ 0,8	7.944,00	3.645,00	2710,20	1.588,80
Summe	**32.928,00**	**21.459,00**	**7115,60**	**4.353,40**

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft:

Die Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft entlang des Dornbachs ist geringfügig größer als die „Gehölze auf den Böschungen des Dornbachs“ im Bestand, obwohl ein Teil des Bestandes am Dornbach durch die Nord-Süd-Achse überbaut wird.

Die Erweiterung ergibt sich aus der stellenweise Ausweitung dieser Fläche entlang des Dornbachs.

Die Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Planung) ergibt sich aus den Flächen aus 04.400 (Erhalt bestehender Gehölze) und der Neupflanzung von Gehölzen unter dem Biotoptyp 02.600.

Teilfläche im Süden mit insgesamt 15.141 m²:
Die Verkehrsflächen sind aufgeteilt in reine Straßenverkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung. Für die Flächen besonderer Zweckbestimmung wird eine hohe grüngestalterische Qualität angesetzt, die in der Bilanzierung durch die Bäume und den hohen Anteil von Straßenbegleitgrün Berücksichtigung findet.

Darstellungen lt. Bebauungsplan für die Teilfläche Süd

Straßenverkehrsfläche	**9.883**
davon Straße mit Asphalt	4.578
davon Mehrzweckstreifen mit Betonpflaster	3.805
davon offene Pflanzbeete, Straßenrandgrün	1.500

Verkehrsberuhigter Bereich	**5.258**
davon Straße mit Asphalt	0
davon Mehrzweckstreifen mit Betonpflaster	4.258
davon offene Pflanzbeete, Straßenrandgrün	1.000

Summe	**15.141**
davon Straße mit Asphalt	4.578
Betonpflaster	8.063
Offene Pflanzbeete, Straßenrandgrün	2.500
Bäume (Anzahl gesamt/m² gesamt)	132
davon 115 Bäume auf öffentlichen Flächen (StU 16-18 cm) a 3m²	345
davon 17 Bäume auf privaten Flächen (StU 16-18 cm) a 3m²	51

Bilanzierung für den Teilbereich Nord

Typ-Nr.	B oder (B)	Standard-Nutzungstypen	Wertpunkte pro m²	Flächenanteil in m² Bestand	Flächenanteil in m² Planung	Biotopwert Bestand	Biotopwert Planung	Differenz Planung - Bestand	Bemerkungen
02.100	B	Gebüsche, Hecken, Säume	36	2.807,00		101.052,00	0,00	-101.052,00	Gehölze entlang des Bahndamms
02.600		Hecken-/Gebüschpflanzung	20		900,00	0,00	18.000,00	18.000,00	Straßenbegleitgrün in der Planung, Neupflanzungen am Dornbach
04.110		Einzelbaum Einheimisch, standortgerecht, Obstbaum	31	700,00		21.700,00	0,00	-21.700,00	Parkplatzbäume im Bestand
		Abzug überschießende Baumfläche aus 04.110		-700,00					
04.310		Allee Einheimisch, standortgerecht, Obstbäume	31		99,00	0,00	3.069,00	3.069,00	33 Bäume Neupflanzungen
		Abzug überschießende Baumfläche aus 04.310			-99,00				
04.400	B	Ufergehölzsaum heimisch, standortgerecht (Neuanlage siehe 01.137)	50	5.924,00	6.485,00	296.200,00	324.250,00	28.050,00	Gehölze auf den Böschungen des Dornbachs
05.250		Begradigte und ausgebaute Bäche	23	548,00	548,00	12.604,00	12.604,00	0,00	Dornbach, nur Bachlauf ohne Böschungen
09.120	B	Kurzlebige Ruderalfluren	23	764,00		17.572,00	0,00	-17.572,00	Randflächen an Parkplätzen, verbrachte Grünflächen
10.510		Sehr stark oder völlig versiegelte Flächen (Ortbeton, Asphalt)	3	2.871,00	15.490,00	8.613,00	46.470,00	37.857,00	Straßenverkehrsflächen
10.520		Nahezu versiegelte Flächen, Pflaster	3	17.742,00		53.226,00	0,00	-53.226,00	Parkplatzflächen mit Betonpflaster

10.530		Schotter-, Kies- u. Sandwege, -plätze oder andere wasserdurchlässige Flächenbefestigung	6	21.653,00		129.918,00	0,00	-129.918,00	Schrottplatz, Lagerflächen geschottert, Schotterkörper der ehemaligen Gleisanlagen
10.710		Dachfläche nicht begrünt	3	3.226,00	16.540,20	9.678,00	49.620,60	39.942,60	Dachflächen, Fläche für die Bahn (Stellwerk)
10.720		Dachfläche extensiv begrünt begrünte Fundamente (ohne Pflege, Sukzession)	19		12.875,40	0,00	244.632,60	244.632,60	begrünte Dachflächen
11.212		Gärten / Kleingartenanlage mit überwiegendem Nutzgartenanteil	19	538,00		10.222,00	0,00	-10.222,00	Nutzgärten
11.221		Gärtnerisch gepflegte Anlagen im besiedelten Bereich	14	1.119,00	4.353,40	15.666,00	60.947,60	45.281,60	Grünflächen im Gebiet
		Summe aller Nutzungstypen innerhalb der bilanzierten Fläche nördlich des Dornbachs		**57.192,00**	**57.192,00**	**676.451,00**	**759.593,80**	**83.142,80**	

Bilanzierung für den Teilbereich Süd

Typ-Nr.	B oder (B)	Standard-Nutzungstypen	Wertpunkte pro m²	Flächenanteil in m² Bestand	Flächenanteil in m² Planung	Biotopwert Bestand	Biotopwert Planung	Differenz Planung - Bestand	Bemerkungen
02.600		Hecken-/Gebüschpflanzung (straßenbegleitend usw., nicht auf Mittelstreifen)	20		2.500,00	0,00	50.000,00	50.000,00	Straßenbegleitgrün in der Planung
04.110		Einzelbaum Einheimisch, standortgerecht, Obstbaum	31	200,00		6.200,00	0,00	-6.200,00	Bäume im Bestand
		Abzug überschießende Baumfläche aus 04.110		-200,00					
04.310		Allee Einheimisch, standortgerecht, Obstbäume	31		396,00	0,00	12.276,00	12.276,00	Neupflanzungen 132 Bäume a 3m²
		Abzug überschießende Baumfläche aus 04.310			-396,00				
09.110	B	Ackerbrachen mehr als ein Jahr nicht bewirtschaftet	23	4.637,00		106.651,00	0,00	-106.651,00	ungenutzte ehemalige Kleingartenflächen
10.510		Sehr stark oder völlig versiegelte Flächen (Ortbeton, Asphalt)	3	4.817,00	4.578,00	14.451,00	13.734,00	-717,00	Straßenverkehrsflächen
10.520		Nahezu versiegelte Flächen, Pflaster	3	3.082,00	8.063,00	9.246,00	24.189,00	14.943,00	Parkplätze mit Betonpflaster
10.530		Schotter-, Kies- u. Sandwege, -plätze	6	1.056,00		6.336,00	0,00	-6.336,00	teilversiegelte Parkplatz- u. Lagerflächen
11.221		Gärtnerisch gepflegte Anlagen im besiedelten Bereich	14	1.364,00		19.096,00	0,00	-19.096,00	Grünflächen im Gebiet
		Summe aller Nutzungstypen innerhalb der bilanzierten Fläche südlich des Dornbachs		**15.141,00**	**15.141,00**	**168.640,00**	**100.199,00**	**-68.441,00**	

Bilanzierung in der Summe Nord und Süd

Typ Nr.	B oder (B)	Standard-Nutzungstypen	Wertpunkte pro m²	Flächenanteil in m² Bestand	Flächenanteil in m² Planung	Biotopwert Bestand	Biotopwert Planung	Differenz Planung - Bestand	Bemerkungen
02.100	B	Gebüsche, Hecken, Säume Trockene bis frische, saure, voll entwickelte Gebüsche, Hecken, Säume heimischer Arten	36	2.992,00		107.712,00	0,00	-107.712,00	Gehölze entlang des Bahndamms entfallen in der Planung
02.600		Hecken-/Gebüschpflanzung (straßenbegleitend usw., nicht auf Mittelstreifen)	20		3.400,00	0,00	68.000,00	68.000,00	Straßenbegleitgrün in der Planung, Neupflanzungen am Dornbach
04.110		Einzelbaum Einheimisch, standortgerecht, Obstbaum	31	900,00		27.900,00	0,00	-27.900,00	Parkplatzbäume im Bestand
		Abzug überschießende Baumfläche aus 04.110		-900,00					
04.310		Allee Einheimisch, standortgerecht	31		495,00	0,00	15.345,00	15.345,00	Neupflanzungen als Hochstamm 16/18 cm
		Abzug überschießende Baumfläche aus 04.310			-495,00				
04.400	B	Ufergehölzsaum heimisch, standortgerecht	50	5.924,00	6.485,00	296.200,00	324.250,00	28.050,00	Gehölze auf den Böschungen des Dornbachs (Erhalt)
05.250		Begradigte und ausgebaute Bäche	23	548,00	548,00	12.604,00	12.604,00	0,00	Dornbach, nur Bachlauf ohne Böschungen (Erhalt)
09.110	B	Ackerbrachen mehr als ein Jahr nicht bewirtschaftet	23	4.637,00		106.651,00	0,00	-106.651,00	ungenutzte ehemalige Kleingartenflächen
09.120	B	Kurzlebige Ruderalfluren	23	764,00		17.572,00	0,00	-17.572,00	verbrachte Randflächen an Parkplätzen
10.510		Sehr stark oder völlig versiegelte Flächen	3	7.688,00	20.068,00	23.064,00	60.204,00	37.140,00	Straßenverkehrsflächen

10.520		Nahezu versiegelte Flächen, Pflaster	3	20.824,00	8.063,00	62.472,00	24.189,00	-38.283,00	Parkplatzflächen mit Betonpflaster
10.530		Schotter-, Kies- u. Sandwege, -plätze	6	22.709,00		136.254,00	0,00	-136.254,00	Schrottplatz, Lagerflächen geschottert, Schotterkörper der ehemaligen Gleisanlagen
10.710		Dachfläche nicht begrünt	3	3.226,00	16.540,20	9.678,00	49.620,60	39.942,60	Gebäudeflächen ohne Dachbegrünung, Fläche für die Bahn (Stellwerk)
10.720		Dachfläche extensiv begrünt	19		12.875,40	0,00	244.632,60	244.632,60	begrünte Dachflächen
11.212		Gärten / Kleingartenanlage mit überwiegendem Nutzgartenanteil	19	538,00		10.222,00	0,00	-10.222,00	Gärten im Bestand
11.221		Gärtnerisch gepflegte Anlagen im besiedelten Bereich	14	2.483,00	4.353,40	34.762,00	60.947,60	26.185,60	Grünflächen im Gebiet, nicht überbaute Flächen
		Summe aller Nutzungstypen innerh. der bilanzierten Fläche		**72.333,00**	**72.333,00**	**845.091,00**	**859.792,80**	**14.701,80**	

In der Gesamtbilanz ist eine Aufwertung von 14.702 Wertpunkten festzustellen.

Der Überschuss soll nach Überprüfung durch die Untere Naturschutzbehörde dem Ökokonto der Stadt Bad Homburg v.d.Höhe gutgeschrieben werden.

7.11 Örtliche Bauvorschriften / Übernahme von auf Landesrecht beruhenden Festsetzungen in den Bebauungsplan

In den Bebauungsplan ist gem. § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 81 HBO eine örtliche Bauvorschrift integriert. Der Geltungsbereich der örtlichen Bauvorschriften ist deckungsgleich mit der Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes.

Ziel der getroffenen gestalterischen Festsetzungen ist es, in positiver Weise auf die äußere Gestaltung der baulichen Anlagen Einfluss zu nehmen, ohne dabei aber individuelle Lösungen zu weitgehend einzuschränken. Es wird lediglich ein bestimmtes Grundmuster vorgegeben, innerhalb dessen der Bauherr seine Gestaltungswünsche realisieren kann. Ziel hierbei ist die Durchsetzung einer gestalterischen Mindestqualität. Festsetzungen werden daher nur in denjenigen Bereichen getroffen, die von elementarem Einfluss auf das Gesamterscheinungsbild des Baugebiets sind. Hierzu gehört vor allem die Unterbindung stark reflektierender Materialien und Farben für die Fassadengestaltung.

Gestalterisches Leitbild ist eine Bebauung, bei der die Qualität des Umfeldes den Charakter der Kurstadt Bad Homburg widerspiegeln soll und einen neuen südlichen Stadteingang definiert.

7.11.1 Dach- und Fassadengestaltung

Um ein geschlossenes Erscheinungsbild von Bestand und Neubaumaßnahmen zu erreichen, wird der Gestaltungsspielraum für die Dachausbildung eingeschränkt. Für die Dach- und Fassadengestaltung werden aus stadtgestalterischen Gründen grelle Farben und stark reflektierende Materialien ausgeschlossen. Soweit die Fassadenflächen der Energiegewinnung oder Energieeinsparung dienen, sind als Beitrag zur ökologischen Bauweise auch reflektierende Bauteile (z.B. transparente Wärmedämmung, Verkleidungen mit Solarpanels etc.) und - unabhängig von ihrer konstruktiv bedingten Farbgebung - in die Dachflächen integrierte Anlagen zur Energiegewinnung zulässig.

Flachdächer und flach geneigte Dächer bis zu 15° Dachneigung sind zu begrünen. Begrünte Dachflächen haben positive Auswirkungen auf den Wasserhaushalt durch Rückhalt von Oberflächenwasser. Zudem wird das Kleinklima positiv beeinflusst durch Reduzierung der Abstrahlintensität.

7.11.2 Haustechnische Anlagen

Um eine ruhige Dachlandschaft zu erreichen und die Funktionsfähigkeit der Gebäude sicherzustellen, werden haustechnische Anlagen auf Dächern auf ein Mindestmaß hinsichtlich Art, Zweck und Höhe sowie der Fläche nach beschränkt und von der Dachkante zurück gesetzt angeordnet. Sie müssen darüber hinaus zu allen Seiten einheitlich eingehaust sein. Technische Anlagen für aktive Sonnenenergienutzung (z. B. Solarzellen, Sonnenkollektoren) sind abweichend von der Flächenbegrenzung als Beitrag zur ökologischen Bauweise allgemein zulässig. Da das Planungsgebiet von Norden über die offenen Gleistrassen von weither einsehbar ist, sollten darüber hinaus Dachaufbauten im Kerngebiet - wo immer dies funktional möglich ist - in den entfernter vom Bahngelände gelegenen, südlichen Gebäudeteilen situiert werden.

7.11.3 Mülltonnen und Müllbehälter

Mülltonnen und Müllbehälter haben im Allgemeinen eine sehr negative Außenwirkung. Um dies zu unterbinden, sind diese im Kern- und Gewerbegebiet baulich in die Gebäude zu integrieren oder im Freien der Sicht zu entziehen und intensiv einzugrünen.

7.11.4 Grundstückseinfriedungen

Einfriedungen gliedern als Grundstücksbegrenzung den städtebaulichen Raum. Einfriedungen in Form von Hecken, Laubgehölzen oder ähnlichem sind eine im Plangebiet gut durchführbare Mindestbegrünung mit positiven Auswirkungen auf den Raumcharakter. Undurchsichtige Einfriedigungen und Mauern müssen entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes in den Gewerbegebieten mindestens 1 m von der Grenze abgerückt und vorgepflanzt werden.

Aus Sicherheitsgründen wird empfohlen, die Grundstücksgrenzen zum Bahngelände hin mit einer entsprechenden Einfriedung abzusichern.

7.11.5 Fassadengestaltung und Begrünung baulicher Anlagen

Durch den Ausschluss greller Farbgebungen und stark reflektierender Materialien zur Dach- und Fassadengestaltung soll ein Mindestmaß an gestalterischer Qualität gesichert werden. Im Interesse des umweltfreundlichen Bauens fallen hierunter keine Bauteile, die der Energieeinsparung oder Energiegewinnung dienen.

Die festgesetzte Fassadenbegrünung von ungegliederten Wandflächen mit mehr als 200 m² hat neben positiven gestalterischen Auswirkungen auch positive Wirkungen auf das Kleinklima.

7.11.6 Gestaltung von Werbeanlagen

Werbeanlagen sollen nur hinweisenden Charakter haben, um den Standort des Unternehmens kenntlich zu machen. Sie sollen sich nicht störend auf das gesamte städtebauliche Erscheinungsbild auswirken. Dies ist insbesondere im Kerngebiet von Bedeutung, da die Gestaltung des Planungsgebiets zur Bahn hin einen wichtigen Faktor für eine qualitätsvolle und attraktive Eingangssituation in die Stadt darstellt. Hierbei ist vor allem auf die Ausformung der Stadtkante an der Bahn als Zugang ins Plangebiet zu achten. Ziel ist hierbei, durch die bauliche Ausformung und nicht durch visuelle Werbung zwischen Stadt und Bahn zu kommunizieren.

Werbeanlagen sollen sich in Umfang, Form und Farbgebung der Architektur unterordnen. Mit dem Ausschluss großflächiger Werbung, der festgesetzten Anordnung unterhalb der Dachkante, dem Ausschluss von laufenden Schriften, Blink- und Wechselbeleuchtungen , der Höhenbeschränkung von Werbeanlagen, die unabhängig von Gebäuden errichtet werden, sowie dem Ausschluss von Skybeamern wird eine übermäßige Gewichtung und Aufdringlichkeit vermieden. An der im Kerngebiet den Bahnanlagen zugewandten Fassadenseite ist aufgrund der Exposition zum Bahnhof und zur Innenstadt hin ausnahmsweise die Anbringung einer Medienfassade zulässig.

7.11.7 Nutzung, Gestaltung und Bepflanzung von Grundstücksfreiflächen

Die getroffenen Festsetzungen zur Gestaltung und Bepflanzung von Grundstücksfreiflächen sollen ein Grundgerüst der Gebietsdurchgrünung sichern.

7.12 Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen

7.12.1 Wasserschutzgebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- liegt in der Zone III des Wasserschutzgebietes für den Brunnen "Lange Meile I" (Verordnung vom 15.03.1974, StAnz. Nr. 15/74, S. 744). Die maßgebliche Rechtsverordnung ist ergänzend zu den Vorschriften des Bebauungsplanes zu beachten.

7.12.2 Heilquellenschutzgebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- liegt in der Zone C und D (Quantitative Schutzzone) des festgesetzten, staatlich anerkannten Heilquellenschutzgebietes der Kur- und Kongress-GmbH Bad Homburg v.d.H. (Festsetzung vom 28.11.1985, StAnz. Nr. 51/85, S. 2340). Die maßgebliche Rechtsverordnung ist ergänzend zu den Vorschriften des Bebauungsplanes zu beachten.

7.12.3 Altlastenkennzeichnung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich mehrere umweltrelevante Altflächen, die im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet sind. Nähere Informationen hierzu können dem Kapitel 4.4 dieser Begründung entnommen werden.

Bei der Bahntrasse handelt es sich nicht um eine klassifizierte Altablagerung. Insoweit besteht keine Kennzeichnungspflicht. Es wird jedoch auf potentielle Altlasten aufgrund der hier nach dem 2. Weltkrieg vorgenommenen Verfüllungen mit Bauschutt und anderen Materialien hingewiesen.

7.12.4 Übernahme von eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen (Stellwerk) und Überplanung von Grundstücken, die vormals zur Betriebsanlage der Bahn gehörten

Unterhalb der nördlich des Kerngebietes geplanten Erschließungsstraße verlaufen Leitungen der DB AG von dem bestehenden Stellwerk zu den angrenzenden Bahnanlagen. Die neu gebildeten Flurstücke 103/6 und 103/7 bleiben weiterhin eisenbahnrechtlich gewidmet. Sie werden jedoch auch für die Herstellung und spätere Nutzung der neuen Straßenverbindung benötigt. Die betreffende Fläche wird daher im Bebauungsplan als Verkehrsfläche in Überlagerung mit der nachrichtlichen Übernahme von Bahnflächen festgesetzt (Verkehrsfläche mit unterirdischer Bahnnutzung). Die DB AG wird der Stadt Bad Homburg sowie den sonstigen betroffenen Versorgungsträgern umfassende Geh-, Fahr und Leitungsrechte in diesem Bereich zugestehen. Diese sollen durch Gestattungsvertrag und/oder Eintrag einer Grunddienstbarkeit gesichert werden. Im Bebauungsplan werden die entsprechenden Flächen daher zusätzlich als "mit Geh-, Fahr – und Leitungsrechten zu belastend" gekennzeichnet. Die Begünstigten der Geh-, Fahr und Leitungsrechte sind in den textlichen Festsetzungen aufgeführt.

Eine Abstimmung hinsichtlich der Grenze des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und somit der freizustellenden Bahnflächen hat stattgefunden. Das für die entbehrlichen Bahnanlagen notwendige Freistellungsverfahren nach § 18 AEG wurde parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes betrieben. Das Verfahren ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Das Eisenbahnbundesamt hat dem Magistrat der Stadt Bad Homburg v.d.Höhe mit Schreiben vom 02.07.2008 einen entsprechenden Freistellungsbescheid für die diversen, bisher als Eisenbahngelände gewidmeten Flurstücken innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 17 zugestellt.

7.13 Hinweise ohne Festsetzungscharakter

Im Zuge der Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans "Bahnhof Süd", des "Scoping"-Termins" und des Beteiligungsverfahrens nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden sowohl von Seiten der beteiligten städtischen Fachämter, wie auch von den von der Planung betroffenen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Empfehlungen und Hinweise gegeben, die aufgrund mangelnder Ermächtigungsgrundlage nicht als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen wurden.

Da diese Hinweise vielfach zum Verständnis der getroffenen Festsetzungen beitragen oder über den "eigentlichen" Bebauungsplan hinausgehende Informationen liefern, werden sie als Hinweise ohne Festsetzungscharakter im Anhang zu den Textfestsetzungen abgedruckt.

8 Umweltbericht

Nach § 2 Abs. 4 Satz 1 des BauGB ist für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht entsprechend der Anlage zum BauGB beschrieben und bewertet werden.

8.1 Inhalt und Ziele des Bebauungsplans sowie Ziele des Umweltschutzes

8.1.1 Kurzdarstellung von Inhalt und Zielen des Bebauungsplanes

Planerische Zielsetzungen bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind insbesondere die planungsrechtliche Absicherung der projektierten Kern- und Gewerbegebietsnutzungen und die Sicherung einer angemessenen stadtgestalterischen Qualität. Zur Beschreibung der sonstigen maßgeblichen Festsetzungen für das Vorhaben wird auf die Ausführungen in Kap. 7 dieser Begründung verwiesen. In Kap. 7.10 der Begründung werden zudem die Belange von Natur und Landschaft, sowie die Eingriffskompensatorischen Festsetzungen beschrieben.

8.1.2 Zu berücksichtigende übergeordnete Ziele des Umweltschutzes

Für die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Pflanzen und Tiere, Landschaftsschutz und Stadtgestalt, Kultur- und sonstige Sachgüter werden in verschiedenen Fachgesetzen, Verordnungen und Richtlinien Ziele des Umweltschutzes definiert, die bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen sind. Im Folgenden sind die wesentlichen zu

beachtenden Zielsetzungen für die benannten Schutzgüter bezogen auf den Bebauungsplan Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- aufgeführt.

Die wesentlichen Vorschriften für die Beachtung umweltbezogener Belange im Bauleitplanverfahren stellen das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), das Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG), das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), das Hessische Naturschutzgesetz (HENatG), das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sowie das Hessische Wassergesetz (HWG) dar.

Ziele aus einschlägigen Fachgesetzen, Verordnungen und Richtlinien

§ 1 Abs. 5 BauGB	Bauleitplanung in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz
§ 1 Abs. 6 Nr.1 BauGB:	Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse
§ 1 Abs. 6 Nr.7 BauGB:	Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege (..).
§ 1 Abs. 6 Nr.9 BauGB:	Berücksichtigung der Belange (....) der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Nahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung.
§ 1a Abs. 2 BauGB.	Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden. Dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen der Innenentwicklung zu nutzen.
§ 1 BBodSchG:	Abwehr von schädlichen Bodenveränderungen, Sanierung von Boden und Altlasten sowie Sanierung von hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.
§ 1 BNatSchG und § 1a HENatG:	Natur und Landschaft sind zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen, damit die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume dauerhaft gesichert ist.
§ 2 BNatSchG, § 1a Abs. 1 Nr. 5 HENatG:	Erhalt und Entwicklung noch vorhandener Naturbestände im besiedelten Bereich.
§ 1 a WHG, § 1a HWG:	Sicherung und Erhalt der oberirdischen Gewässer und des Grundwassers als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Pflanzen und Tiere.
§ 51 Abs. 3 HWG	Abwasser, insbesondere Niederschlagswasser, soll von demjenigen, bei dem es anfällt, verwertet werden, wenn wasserwirtschaftliche und gesundheitliche Belange nicht entgegenstehen. Niederschlagswasser soll darüber hinaus in geeigneten Fällen versickert werden.

§ 33 HWG, § 19 WHG	Heilquellenschutz
§ 1 BImschG	Schutz und Vorsorge gegen Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen
TA Lärm und DIN 18005 i.V. mit BImschG:	Schutz und Vorsorge vor/gegen schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche.
§ 1 Hess. Denkmalschutzgesetz	Schutz und Erhalt von Denkmälern

Dem Ziel der Innenentwicklung und städtebaulichen Nachverdichtung kommt die Planung nach, indem ehemalige Bahnflächen zu Bauflächen umgewandelt werden und ein bisher gewerblich genutztes Gebiet nachverdichtet und durch Anlage von Grünflächen und Fuß- und Radwegebeziehungen attraktiviert wird.

Bedingt durch die Umwandlung zu Bauflächen wird eine Sanierung/Sicherung der vorhandenen Altlasten vorgenommen.

Zentrale Vorschrift der Bauleitplanung ist die Baunutzungsverordnung von 1990, die im wesentlichen unterschiedliche Baugebiete nach "Art der baulichen Nutzung" typisiert und das Maß der baulichen Nutzung vorgibt. Die Typisierung erfolgt, um den Schutzanspruch und den zulässigen Störgrad der baulichen Anlagen und Nutzungen zu definieren.

Ausführungen zur Art, wie die Ziele der BauNVO im vorliegenden Falle berücksichtigt wurden, sind entbehrlich, da die hier geltenden Gebietskategorien "Mischgebiet", "Kerngebiet" und "Gewerbegebiet" die zulässigen baulichen Nutzungen und Anlagen unter den Gesichtspunkten des Schutzanspruches und des Störungsgrades im Sinne einer Vorgabe selbst definieren.

Ziele aus einschlägigen Fachplänen:

Regionalplan Südhessen 2000

Grundlage zur Beurteilung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung ist der Regionalplan Südhessen 2000. Hierin werden unter anderem folgende Ziele formuliert:

Nr. 2.4-6: Vor der Ausweisung neuer Bauflächen sollen Baulandreserven in den bebauten Ortslagen mobilisiert sowie brachliegende Wohnsiedlungs- und Gewerbeflächen, erforderlichenfalls nach vorheriger Sanierung, wieder verwendet werden. Hierzu zählen auch Konversionsflächen. (...)

Nr. 2.4.2-1: Die für die Entwicklung der Wirtschaft, der Arbeitsplätze und der Versorgung mit gewerblichen Dienstleistungen benötigten und geeigneten Flächen sind vorrangig im Bestand zu erhalten und ggf. aufzuwerten. Hierbei kommen der Mobilisierung und Reaktivierung ungenutzter Gewerbeflächen bzw. Gewerbebrachen, der Konversion ehemals militärischer Anlagen sowie der Nutzungsintensivierung besondere Bedeutung zu. Daneben sind schwerpunktmäßig für den weiteren Bedarf Flächen, die möglichst den Nahverkehrs- und Siedlungsachsen zugeordnet sind, neu auszuweisen und zu sichern. Sie dienen der vorrangigen Ansiedlung von Industrie und Gewerbe sowie von gewerblich orientierten Dienstleistungseinrichtungen. (....)

Nr. 2..4.2-3: Auf gute Anbindung von Industrie- und Gewerbeflächen an öffentliche Verkehrsmittel und vorhandene Straßen (...) ist zu achten. (...)

Nr. 2.4.2-4: Die bauleitplanerische Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten hat innerhalb der in der Karte dargestellten "Bereiche für Industrie und Gewerbe, Bestand und Zuwachs" stattzufinden. (....).

Das Plangebiet ist zum größten Teil als Bereich für Industrie und Gewerbe (Bestand) in der Karte des Regionalplans ausgewiesen. Mit der Attraktivierung und Nachverdichtung eines bestehenden und in Bezug auf die Verkehrsanbindung im ÖV und im IV günstig gelegenen Gewerbegebietes wird den vorgenannten Zielsetzungen entsprochen. Die Konversion nicht mehr benötigter Bahnflächen mit Sanierung bestehender Altlasten entspricht ebenfalls den Zielen der Regionalplanung.

- **Strategische Umweltprüfung**

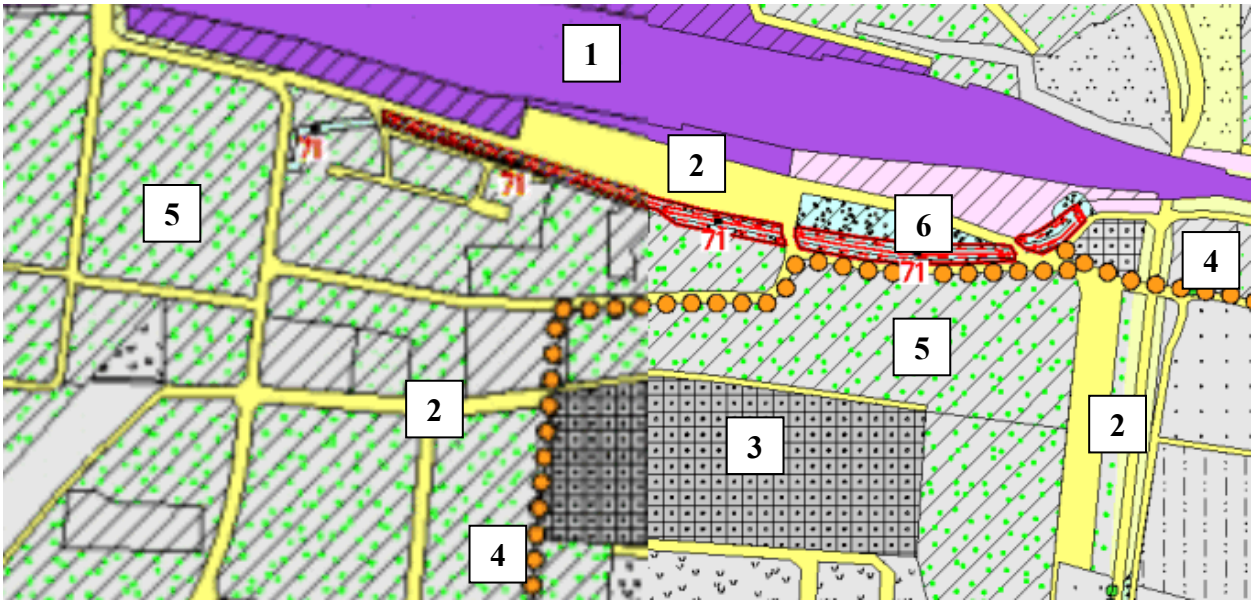
In einem standardisierten Verfahren wurde durch den Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main eine strategische Umweltprüfung für das Planungsgebiet durchgeführt. Dabei wurden die Auswirkungen von Planungsvorhaben auf bestimmte Schutzgüter und ausgewählte Umweltthemen überprüft. Im Rahmen der Abschichtung werden die Ergebnisse dieser strategischen Umweltprüfung auf kommunaler Planungsebene nachfolgend weiter differenziert.

- **Flächennutzungsplan und Landschaftsplan**

Der Landschaftsplan sowie der Flächennutzungsplan des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main als maßgebliche übergeordnete Planungen treffen keine umweltrelevanten Aussagen, die einer baulichen Nutzung des Plangebietes entgegenstehen würden.

Das Plangebiet war in der zum Zeitpunkt der Einleitung des Bebauungsplanverfahrens gültigen Fassung des Flächennutzungsplans des Planungsverbands Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main mit Ausnahme der ehemaligen Kleingartenanlage ("Wohnungsferne Gärten") als gewerbliche Baufläche dargestellt. Der Flächennutzungsplan wurde im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB geändert und den Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes angepasst. Der entsprechende Entwurf zur 24. Änderung des Flächennutzungsplans hat in der Zeit vom 27.03.2007 bis zum 26.04.2007 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB offen gelegen. Der Planungsverband hat mit Schreiben vom 04.04.2008 mitgeteilt, dass die Planung mit Vollendung der Bekanntmachung vom 10.03.2008 im Staatsanzeiger für das Land Hessen für den Bereich der Stadt Bad Homburg rechtswirksam geworden ist.

Der Landschaftsplan des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt / Rhein-Main stellt den Untersuchungsraum wie folgt dar.



LP Entwicklungskarte 2000 [6]

1. Bahnflächen
2. Verkehrsflächen
3. Kleingarten
4. Grünverbindung (Regionalpark-Anbindung)
5. Bebauter Bereich, Durchgrünung erhalten / fördern
6. Dornbach: Biotopaufwertende Maßnahmen erforderlich, Code 71: „Überführung von standortfremden / nichteinheimischen Gehölzen in heimische/standortgerechte.“

- **Landschaftsplanerischer Fachbeitrag**

Der landschaftsplanerische Fachbeitrag (Bachtler • Böhme + Partner, Kaiserslautern, Mai 2008) greift die landespflegerischen Zielvorstellungen des Landschaftsplans auf und konkretisiert diese für den engeren Planungsraum. So steht der Erhalt und die Entwicklung der Flächen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Boden entlang des Dornbachs an erster Stelle. Weiter hervorzuheben ist die Grünachse zur Anbindung an die Regionalparkroute.
Die im Landschaftsplan als "Kleingarten" dargestellte Fläche wurde bereits im Vorfeld der Bebauungsplanung aufgegeben.

8.2 Ermittlung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

8.2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands und der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Eine ausführliche schutzgutbezogene Beschreibung der Umwelt innerhalb des Plangebietes ist im landschaftsplanerischen Fachbeitrag zum Bebauungsplan Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- enthalten. An dieser Stelle erfolgt daher eine zusammengefasste Darstellung der Bestandssituation. Die Beschreibung des Bestandes bezieht sich für alle Schutzgüter auf den Zeitpunkt der Bestandserhebung zum Entwurf für den städtebaulichen Rahmenplan "Bahnhof Süd" (also nach Freimachung der Kleingartenflächen von der vorherigen Nutzung) bzw. auf die Bestandserhebung und -bewertung im Rahmen der Aufstellung des landschaftsplanerischen Fachbeitrags (September + Oktober 2005) sowie der Nachkartierung im August 2006.

6 Quelle: http://pvfrm.alta4gis.de/viewer.htm

8.2.1.1 Menschen

- **Aktuelle Nutzung**

Das Plangebiet besteht zum größten Teil aus Gewerbegebietsflächen, die suboptimal genutzt sind. Es handelt sich überwiegend um nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe und Büro- und Verwaltungsgebäude. Im Bereich entlang der Bahnlinie befinden sich überwiegend geschotterte bzw. asphaltierte Freiflächen, die als Park- & Ride-Anlage dienen.

Wohnnutzung ist im Westen des Plangebietes in der Siedlung "Im Birkengrund" vorhanden.

Innerhalb des Geltungsbereiches sind keine für die Erholung nutzbaren, öffentlichen Freiflächen vorhanden. Auch der Dornbach hat in seinem gegenwärtigen Zustand keine Erholungsfunktion. Im Mischgebiet ist durch die bestehenden Hausgärten zwar eine gewisse Versorgung mit privaten Erholungsflächen gegeben, jedoch ist die Erholungseignung durch Lärm- und Schadstoffimmissionen beeinträchtigt. Die ehemaligen Kleingärten wurden bereits im Vorgriff auf die künftige Gewerbenutzung verlagert und werden zum Teil interimsweise als Parkplatz und durch sonstige Zwischennutzungen wie Lagerflächen genutzt. Eine Fuß- und Radwegebeziehung zu dem südlich gelegenen Regionalparkweg besteht derzeit nur über das öffentliche Straßennetz.

Aufgrund der Barrierewirkung der Bahnlinie und der gegenwärtig wenig attraktiven Bahnunterführung bestehen nur eingeschränkte Verflechtungen mit dem Stadtkern.

Das Plangebiet ist über den bestehenden S-Bahn-Haltepunkt am Bahnhof Bad Homburg v.d.H. unmittelbar an das öffentliche Personennahverkehrsnetz angebunden. Auf dem Bahnhofsvorplatz halten alle Buslinien des Stadtbusverkehrs, der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn sowie der Verkehrsgemeinschaft Untermain. Das übrige Plangebiet wird in Randlage durch die Buslinie 7 und 8 erschlossen und dadurch an Bahnhof und Innenstadt angebunden.

- **Vorbelastung durch Lärm**

Nennenswerte Lärmeinwirkungen durch gewerbliche oder sonstige Anlagen sind im Planungsgebiet derzeit nicht gegeben. Vorbelastungen sind vorhanden durch Geräuscheinwirkungen, die vom schienengebundenen Verkehr und vom Straßenverkehr ausgehen.

- **Vorbelastung durch Erschütterungen und sekundären Luftschall**

Relevante Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen durch den angrenzenden Schienenverkehr sind in den geplanten Gebäuden nicht zu erwarten. Für alle anfahrenden Züge sowohl der S-Bahn-Linie nach Frankfurt/Main bzw. Friedrichsdorf/Taunus und der

Taunusbahn nach Brandoberndorf/Taunus ist der Bad Homburger Bahnhof Ein-, Aus- oder Umsteigestation. Entsprechend gering sind die nördlich des Plangebietes gefahrenen Zuggeschwindigkeiten. Ein Durchgangsverkehr von Zügen oder Güterzügen besteht nicht. Erschütterungsimmissionen durch den Straßenverkehr sind ebenfalls nicht zu erwarten.

- **Vorbelastung durch elektromagnetische Felder**

Bei der Betrachtung der Vorbelastung durch elektromagnetische Felder im Plangebiet geht es um die niederfrequenten Felder (elektrische und magnetische Wechselfelder mit Frequenzen bis zu 100 KHz), die von den 15-KV-Hochspannungsleitungen der Bahn ausgehen. Niederfrequente Felder entstehen im Wesentlichen durch die elektrische Energieversorgung. Die Netzfrequenz und damit die Frequenz der entsprechenden Felder beträgt bei der elektrischen Energieversorgung der Bahn 16 2/3 Hz.

Während ein elektrisches Feld von jeder Leitung ausgeht, die an das Stromnetz angeschlossen ist, entstehen magnetische Felder nur, wenn ein Strom fließt, d. h. wenn elektrische Energie verbraucht wird. Die Schwellenwerte für die Wahrnehmung von Funkenentladungen liegen bei elektrischen Feldstärken oberhalb von 1 KV/m (50 Hz). Der Schwellenwert für gesundheitlich nachteilige Reaktionen ist nicht genau bekannt; er liegt lt. Strahlenschutzkommission (SSK) oberhalb praktisch realisierbarer elektrischer Feldstärken (über 100 KV/m).

Nach der 26. Verordnung aus dem Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BImSchV) gilt für Bahnstromanlagen mit 16 2/3 Hz der Grenzwert von 300 μT.

Seitens der DB Netz AG wird üblicherweise ein Schutzraum von 5 m zur Mastachse der Oberleitungen nicht entwidmet. Im vorliegenden Fall werden die Masten und die Leitungen um 15 - 20 m nach Norden verlegt. Zwischen den neuen Masten und der möglichen Bebauung wird künftig ein Mindestabstand von 15 m eingehalten (dieser Abstand ist auch bei den Bestandsobjekten Lokschuppen und Güterbahnhof gegeben). Im Abstand von bis zu 15 m zu den Bahnanlagen treten bei niederfrequenten Feldern magnetische Flussdichten von bis zu 1 μT auf (bei Referenzmessungen). Dieser Wert liegt deutlich unter den Grenzwerten der 26. BImSchV.

Bei Flussdichten von > 1 μT kann es zu Störungen von herkömmlichen Röhrenbildschirmen, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten kommen.

8.2.1.2 Tiere und Pflanzen

Große Teile des Untersuchungsgebiets sind versiegelt, bebaut oder nahezu vegetationsfreie, stark verdichtete Verkehrsflächen.

Die intensive anthropogene Nutzung beeinflusst den gesamten Planungsraum, so dass sich natürliche Biotopstrukturen nicht oder nur in sehr geringem Umfang entwickeln konnten.

Die Uferböschungen des Dornbachs sind dicht mit Bäumen bestanden. Der Gehölzbestand auf den Böschungen setzt sich überwiegend aus hohen Bäumen der Arten

Spitz-Ahorn, Robinie, Weiden, Esche und Vogelkirsche zusammen. Die Strauch- und Krautschicht ist nur fragmentarisch ausgebildet. Die gewässerökologische Untersuchung des Forschungsinstituts Senckenberg bewertet den Zustand der Vegetation hier als schlecht: „Fragmentarische Vegetation. Der schlechte Zustand ist nicht nur auf die Einengung des Uferstreifens durch Bebauung und Versiegelung zurückzuführen, sondern auch durch Missbrauch als Abladeplatz für Müll und Schutt.“ Die Müllbelastungen sind zum derzeitigen Zeitpunkt (2008) nur noch in geringem Umfang gegeben. Die tatsächlich vorgefundenen Biotopstrukturen mit altem Baumbestand lassen jedoch durchaus auf eine Bedeutung zumindest als Teillebensraum für Vögel schließen.

Für den Bereich des historischen Lokschuppens wurde im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit auf mögliche Fledermausvorkommen hingewiesen. Diesen Hinweisen wurde durch ein Gutachten des Büros bio-plan, Ober-Ramstadt, nachgegangen. Für das Gebäude des alten Güterbahnhofs wurden aufgrund der Beschaffenheit der Außenfassade Sommerquartiere für Fledermäuse ausgeschlossen. Potenzielle frostsichere Winterquartiere für Fledermäuse wurden ebenfalls ausgeschlossen, da das Gebäude nicht unterkellert ist. Während der durchgeführten Ausflugkontrolle am Lokschuppen wurden am Giebel des direkt westlich benachbarten Wohnhauses drei ausfliegende Zwergfledermäuse beobachtet. Da während einer durchgeführten Nachkontrolle keine ausfliegenden Zwergfledermäuse mehr festgestellt wurden, handelt es sich mit größter Wahrscheinlichkeit um ein Zwischenquartier, das nie dauerhaft besetzt bleibt. Solch ein Quartier ist nicht so hoch zu bewerten wie ein dauerhaftes Sommerquartier oder eine Wochenstube, die für eine längere Zeit während des Frühjahres und Sommers von den Weibchen zur Jungenaufzucht genutzt werden. Bei Einhaltung der in dem Gutachten gegebenen Empfehlungen zu Vorkehrungen im Falle des Abrisses des in Rede stehenden Wohngebäudes kann an der Planung weiterhin festgehalten werden.

8.2.1.3 Boden

Den geologischen Untergrund bildet im Planungsgebiet oberflächlich verlehmter und entkalkter Löß aus dem Pleistozän. Lediglich im Nordosten, im Bereich des ursprünglichen Bachverlaufs des Dornbachs sind Ablagerungen wie Kies, Sand und Lehm aus dem Holozän vorzufinden.

Entsprechend den geologischen Voraussetzungen haben sich im Untersuchungsgebiet überwiegend stark erodierte Parabraunerden aus Lößlehm über Löß entwickelt. Örtlich weist die Parabraunerde schwache Gleymerkmale auf. Die Bodenarten sind lehmiger Schluff bis schluffig toniger Lehm.

Überwiegende Teile des Plangebietes sind versiegelt bzw. anthropogen überformt. Die intensiven Nutzungen im Gebiet mit großflächigen Veränderungen des Bodengefüges haben dazu geführt, dass keine natürlichen Bodengefüge mehr vorhanden sind.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich mehrere umweltrelevante Altflächen, die im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet sind.

Auf dem Flurstück Nr. 125/7 sind zwei Verdachtsfälle auf Grundwasserschaden nach HWG benannt mit den Schlüssel-Nrn. HLUG-ID 434 001 000 000 007 und HLUG-ID 434

001 000 000 008. Die Verdachtsfälle liegen im Bereich des noch in Betrieb befindlichen Schrottplatzes der Fa. Krebs.

Bei der Bahntrasse handelt es sich nicht um eine klassifizierte Altablagerung. Insoweit besteht keine Kennzeichnungspflicht. Es wird jedoch auf potentielle Altlasten aufgrund der hier nach dem 2. Weltkrieg vorgenommenen Verfüllungen mit Bauschutt und anderen Materialien hingewiesen.

8.2.1.4 Wasser

Einziges Fließgewässer im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist der Dornbach. Er verläuft im Abschnitt des Plangebiets von West nach Ost im offenen Gewässerbett, während er sowohl im Oberlauf als auch im Unterlauf in großen Teilen überbaut und verrohrt ist. Die Gewässersohle ist tief in das Gelände eingeschnitten. Der Bach hat eher den Charakter eines naturfernen Grabens. Die steilen Uferböschungen sind dicht mit Gehölzen bestanden, der Untergrund ist mit nitrophilen Stauden bewachsen.

Der Versiegelungsgrad im Geltungsbereich liegt bei ca. 55%. Ein Großteil des anfallenden Oberflächenwassers wird kanalisiert abgeleitet.

Auf Grund des hohen Versiegelungsgrades und großer verdichteter Flächen ist für das Grundwasser ein geringes Gefährdungspotential gegeben.

Weiterhin liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- in der Zone III des Wasserschutzgebietes für den Brunnen "Lange Meile I" (Verordnung vom 15.03.1974, StAnz. Nr. 15/74, S. 744) und in der Zone C und D (Quantitative Schutzzone) des festgesetzten, staatlich anerkannten Heilquellenschutzgebiets der Kur- und Kongress-GmbH Bad Homburg v.d.H. (Festsetzung vom 28.11.1985, StAnz. Nr. 51/85, S. 2340).

Die Versickerungsfähigkeit des Bodens im Bereich des Büro- und Gewerbeparks Mitte wurde in einem zurückliegenden Gutachten als mittel bis schlecht bezeichnet („Hydrogeologisches Gutachten zur Anlage von Versickerungs- und Retentionsflächen im Gebiet Bad Homburg“, April 1996, Ing.-Büro HG, Lich).

8.2.1.5 Klima/Luft

Das Plangebiet gehört zum großräumigen Klimabezirk Südwestdeutschland und wird sowohl von dem kühl-feuchten Gebirgsklima des Taunus als auch dem trocken-warmen Klima der Rhein-Main-Ebenen beeinflusst.

Die mittlere Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei 9°C., die durchschnittliche Niederschlagsmenge pro Jahr beträgt ca. 700 mm, der Wind herrscht aus SW vor.

Kleinklimatisch stellen die im Plangebiet überwiegenden bebauten Flächen Abstrahlflächen dar, die zu einer Aufheizung führen. Umso bedeutender sind die, wenn auch nur kleinflächig vorhandenen Grünstrukturen für die Staubbindung und Minderung der Erwärmung.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind nur auf ca. 20 % der Fläche Vegetationsstrukturen vorhanden, die aufgrund des Bedeckungsgrades und ihrer Struktur (z. B. Gehölzflächen) klimatisch ausgleichend wirken können.

Im Sommer kann es aufgrund der vorhandenen Gebäude sowie der offenen Kies- und Schotterböden zu thermischen Belastungen kommen.

Aufgrund der Vorbelastungsfaktoren ist das Untersuchungsgebiet mit relativ hohem Anteil versiegelten Bodens, offener Kies- und Schotterböden und geringer Vegetationsbedeckung insgesamt nur von geringer Bedeutung für das Schutzgut Klima/Luft. Nur über den Grünflächen (ehemalige Kleingartenanlage) und den Schotterflächen des Bahngeländes erfährt die Luft in der Nacht eine deutliche Abkühlung.

Belastungen der Lufthygiene bestehen durch die Emissionen der bestehenden Gewerbebetriebe sowie durch die Verkehrsemissionen.

8.2.1.6 Landschaftsbild / Stadtgestalt

Der optische Eindruck des Untersuchungsgebietes ist sehr inhomogen. Prägend wirken die großen, weitgehend offenen Flächen entlang der Bahnlinie im nördlichen Teil des Geltungsbereiches.

Von Norden her gesehen wirkt die außerhalb des Geltungsbereichs gelegene Bebauung uneinheitlich. Die Gebäude in den gewerblich genutzten Flächen werden vom Bewuchs der Uferkante des Dornbaches weitgehend verdeckt.

Im Umfeld des Geltungsbereiches wird das Stadtbild geprägt durch die Unternehmensstandorte der Fresenius AG und der ixetic GmbH (früher Luk Fahrzeug-Hydraulik GmbH&Co.KG) sowie durch die westlich angrenzenden Flächen der ICADE Reim Deutschland GmbH. Letztgenannte Flächen wurden zwischenzeitlich geräumt, teilweise bereits wieder bebaut und seit dem April 2007 durch die Bridgestone GmbH und die SimCorp GmbH bezogen.

8.2.1.7 Kultur- und Sachgüter

Innerhalb des Geltungsbereiches für den Bebauungsplan liegen folgende Baudenkmäler:

- Lokschuppen im nordöstlichen Planbereich
- Güterbahnhof im nordwestlichen Plangebiet (Verwaltungsbau mit Teil der Güterhalle).

Bodendenkmale sind nicht erfasst.

Außerhalb des Planungsgebietes liegen die aus dem 19. Jahrhundert stammenden, denkmalgeschützten Gebäude des Bahnhofs, des Wasserturmes und des alten Fürstenbahnhofs nördlich der Bahnlinie.

8.2.1.8 Zusammenfassende Bestandsbeschreibung und -bewertung

Das Plangebiet ist geprägt von intensiven Nutzungen. Die Schutzgüter sind entsprechend vorbelastet und in ihren Funktionen teilweise erheblich eingeschränkt.

8.2.2 Prognose der Entwicklung des Plangebietes bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante)

Für den Prognose-Nullfall ist die Umsetzung der vor der Paralleländerung geltenden Flächennutzungsplandarstellung (Ausweisung des Plangebietes als gewerbliche Baufläche, gemischte Baufläche und Bahnfläche) zu Grunde zu legen.

8.2.2.1 Mensch

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist bei einer Beibehaltung der vormaligen Flächennutzungsplan-Darstellung für den Bereich der Bahnfläche ohne bauliche Entwicklung bzw. ohne Realisierung der Planung nicht von einer Veränderung des gegenwärtigen Zustandes auszugehen.

Bei einer theoretisch möglichen Wiederaufnahme der Bahnnutzung würde es jedoch zu Beeinträchtigungen des direkten Wohnumfeldes in der Siedlung "Im Birkengrund" durch Lärm und andere Immissionen kommen.

In den gewerblich geprägten Planbereichen sowie im Bereich der ehemaligen Kleingartenanlage wäre weiterhin eine ergänzende Überbauung nach § 34 BauGB zu erwarten. Durch die Entwicklung eines Gewerbegebietes käme es zu vergleichbaren Auswirkungen wie bei der Durchführung der Planung unter Kap. 8.2.3 ff. beschrieben.

8.2.2.2 Tiere und Pflanzen

Bei Nichtdurchführung der Planung würde sich die Situation nach derzeitigem Kenntnisstand für Tiere und Pflanzen weder wesentlich verschlechtern noch verbessern.

8.2.2.3 Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild/Stadtgestalt

Hinsichtlich der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Orts-/Landschaftsbild ist bei einer Entwicklung des Plangebietes ohne Realisierung der Planung und Beibehaltung des derzeitigen Status nicht von einer Veränderung des gegenwärtigen Zustandes auszugehen. Hinsichtlich des Schutzguts Wasser könnte es aufgrund der vorhandenen Altlasten ggf. zu einer lokalen Verschlechterung der Grundwasserqualität und der Wasserqualität des Dornbachs kommen.

8.2.2.4 Kultur- und Sachgüter

Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter wären bei Nichtdurchführung der Planung in vergleichbarem Maße gegeben wie bei der Durchführung der Planung. In den gewerblich geprägten Planbereichen sowie im Bereich der ehemaligen Kleingartenanlage wäre weiterhin eine ergänzende Überbauung nach § 34 BauGB zu erwarten.

8.2.3 Auswirkungen durch die Plandurchführung

Folgende Wirkfaktoren sind zu erwarten:

- **Baubedingte Wirkungen:**

- Kleinflächige Beseitigung von Vegetation

- Beeinträchtigung/Zerstörung von Böden durch Überbauung und Verdichtung
- Lärm- und Abgasemissionen durch Baumaschinen während der Bauphase

- **Anlagenbedingte Wirkungen:**
- Verlust von Boden und Bodenfunktionen durch Erhöhung des Versiegelungsanteils um 20 %.
- Erhöhter Oberflächenabfluss und verringerte Grundwasserneubildung.
- Änderung des Lokalklimas durch die aufheizende Wirkung von Gebäuden und versiegelten Flächen.
- Überprägung des Landschaftsbildes durch die Bebauung.

- **Betriebsbedingte Wirkungen:**
- Zunahme von Emissionen (z.B. CO_2) aus Heizungen und Betriebsvorgängen.
- Zunahme von Lärm- und Abgasemissionen durch den Straßenverkehr.

- **Auswirkungen auf den Arten- und Biotopschutz**

Die im Rahmen der Erstellung des landschaftsplanerischen Fachbeitrags vorgenommene Kartierung weist den Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Bestand als überwiegend intensiv genutzte Fläche mit Beeinträchtigungen durch Bau- und Verkehrsflächen und geringen ökologischen Wertigkeiten aus.

Die im Gebiet vorhandenen Grünstrukturen können erhalten und im Sinne landespflegerischer Zielvorstellungen weiter entwickelt werden. Neupflanzungen innerhalb der Verkehrsräume erhöhen das Grünvolumen.

8.2.3.1 Mensch

Der Mensch kann in vielerlei Hinsicht unmittelbar oder mittelbar beeinträchtigt werden, wobei sich Überschneidungen mit den übrigen zu behandelnden Schutzgütern ergeben. Im Rahmen der Umweltprüfung relevant sind allein solche Auswirkungen, die sich auf die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen beziehen, nicht jedoch solche, die wirtschaftliche oder sonstige materielle Grundlagen betreffen. Gesundheit und Wohlbefinden sind dabei gekoppelt an die Funktionen Wohnen und Arbeiten, die vom Planungsgebiet aus beeinflusst wird, soweit sie in benachbarten Gebieten besteht oder geplant ist.

Da die Betroffenheit des Menschen, seiner Gesundheit und seines Wohlbefindens im Plangebiet an die „Aktivität“ Wohnen und Arbeiten geknüpft ist, sind insbesondere die Wirkfaktoren Lärm und Schadstoffimmissionen zu betrachten. Daneben spielen aber auch die Zugänglichkeit potentieller Erholungsräume sowie die visuellen Beeinträchtigungen eine Rolle.

Zur Beurteilung der Immissionssituation im Plangebiet wurde ein schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben[7]. In diesem Gutachten wurden im Rahmen der Bauleit-

7 TÜV Süd Industrie Service GmbH: Gutachten Nr. L 5835 im Rahmen der Bauleitplanung für den Bebauungsplan Nr. 17 "Bahnhof Süd / Büro und Gewerbepark Mitte" – Östlicher Teil- der Stadt Bad Homburg v.d.Höhe, Eschborn, 12. Oktober 2006 und 1. Nachtrag zum Gutachten Nr. L 5835 vom 07.05.2008

planung für den Bebauungsplan Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ – Östlicher Teil- auf der Grundlage der vorliegenden Planungsunterlagen die Lärmimmissionen untersucht, die durch den Straßen- und Schienenverkehr im Geltungsbereich des B-Plans verursacht werden.

Wie angesichts der vorgelegten Prognosezahlen aus den Verkehrsgutachten 2001 und 2006 des Büros R+T, Darmstadt, zu erwarten ist, ist der Geltungsbereich des Bebauungsplans durch den Verkehrslärm belastet. Die insgesamt höchsten Belastungen werden entlang der Horexstraße, der Siemensstraße sowie entlang der Benzstraße erreicht.

Im westlichen Teil des MK-Gebietes zwischen der Horexbrücke und der Planstraße werden entlang der Südfassaden durch den Verkehrslärm Beurteilungspegel bis 72 dB(A) tagsüber und 65 dB(A) nachts, an den Nordfassaden bis 60 dB(A) tagsüber und 53 dB(A) nachts verursacht, weshalb empfohlen wird, diesen Bereich ausschließlich gewerblichen Zwecken vorzubehalten.

Im mittleren Bereich und dem östlichen Teil des MK-Gebietes sind die Nordfassaden deutlich stärker als die südlichen Fassadenbereiche belastet. Im Norden wirken die Verkehrslärmimmissionen durch die Bahnstrecke und die Planstraße mit Beurteilungspegeln bis max. 66 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts. Der südliche Teil mit den schutzbedürftigen Fußgängerbereichen hingegen wird nicht direkt durch Hauptverkehrswege tangiert, was auch planerisch sinnvoll erscheint. Hier werden lediglich Beurteilungspegel bis max. 56 dB(A) am Tage und 48 dB(A) in der Nacht erreicht.

Der Planbereich mit der Gebietsausweisung Mischgebiet wird insbesondere im bereits bebauten westlichen Bereich entlang der Siemensstraße erheblich durch den Verkehrslärm belastet. Hier treten Beurteilungspegel bis max. 70 dB(A) tagsüber und 63 dB(A) nachts auf. Im südlichen und nördlichen Bereich hingegen nimmt die Verkehrslärmbelastung auch in der Peripherie deutlich um ca. 10 dB(A) ab. Es wird angemerkt, dass die Planstraße im nördlichen Teil des Mischgebietes einen Teilbeurteilungspegel von 59 dB(A) am Tage und 51 dB(A) nachts hervorruft. Somit werden die Vorsorgegrenzwerte nach der 16. BImSchV für Mischgebiet von tags 64 und nachts 54 dB(A), die durch den Neubauabschnitt eingehalten werden müssen, deutlich unterschritten. Die Straßen abgewandten Bereiche des bestehenden Mischgebietes werden hingegen verhältnismäßig gering durch den Verkehrslärm belastet. Aufgrund der veränderten Straßenführung der Planstraße (*Am Güterbahnhof*) im Bereich des Stellwerks wurden die festgesetzten Lärmpegelbereiche überprüft[7]. Es ergaben sich hieraus keine wesentlichen Veränderungen für die bisher festgesetzten Lärmpegelbereiche (LPB).

Im Planbereich mit der Gebietsausweisung Gewerbegebiet treten entlang der Haupterschließungsstraßen (Siemensstraße, Benzstraße und Else-Kröner-Straße) die höchsten Lärmbelastungen durch den Verkehrslärm auf. Entlang der Benzstraße treten Beurteilungspegel bis 68 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts auf.

Die prognostizierten Werte machen die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan erforderlich.

Die Erholungseignung des Plangebiets wird durch die Neuschaffung von attraktiven Fußgängerbereichen und Platzgestaltungen sowie durch die bei der Umsetzung der Pla-

nung neu zu schaffenden Radwegeverbindungen und die Anbindung an die Regionalparkroute verbessert.

8.2.3.2 Tiere und Pflanzen

In der Summe wird sich eine Mehrversiegelung ergeben, was den Verlust von Lebensraum für Tiere und Pflanzen bedeutet. Auswirkungen auf Flora und Fauna durch die zusätzlichen Emissionen sind in geringfügigem, nicht erheblichem Ausmaß zu erwarten.

Andererseits wird die Situation des Dornbachs verbessert und das Plangebiet entlang der Straßenachsen sowie entlang der Fuß- und Radwegeverbindung begrünt.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist im Rahmen der Berücksichtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts auch das Schutzgut „Arten und Lebensgemeinschaften“ zu betrachten, wobei im Rahmen der Eingriffsregelung die „streng geschützten Arten“ nach § 19 (3) BNatSchG besonders zu betrachten sind. Außerdem sind auch die allgemeinen Vorgaben des Artenschutzes nach § 41 (1) BNatSchG für besonders und streng geschützte Arten zu beachten. Zwar bewirken Bebauungspläne selbst noch keine Schädigung oder Zerstörung von Lebensstätten, dies kann aber bei den auf Grund des Bebauungsplans verwirklichten Vorhaben und Maßnahmen gegeben sein.
Nach derzeitigem Kenntnisstand ist ein Vorkommen streng geschützter Arten (Arten nach Anhang A EUArtSch, nach Anl. 1, Sp. 3 BArtSchV oder nach Anhang IV FFH-RL) im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- auszuschließen.

Demgegenüber ist von einem Vorkommen besonders geschützter Arten (Arten nach Anhang B EUArtSchG oder Anl. 1, Sp 2 BArtSchV) bzw. von pauschal geschützten Arten (pauschaler Schutz aller wildlebenden einheimischen Vogelarten auf Grund Artikel 1 der Richtlinie 79/409/EWG – Vogelschutzrichtlinie) auszugehen.

Eine Störung der letztgenannten Arten ist zu erwarten, wobei jedoch davon auszugehen ist, dass sich der Einfluss auf die Individuen nicht populationsrelevant ist.

8.2.3.3 Boden

Auf Grund der erforderlichen Größen erfolgt die Inanspruchnahme bisher unbebauter Flächen. Damit verbunden ist eine dauerhafte Neuversiegelung und damit Verlust von Boden und Bodenfunktionen.

8.2.3.4 Wasser

Für den Oberflächenwasserabfluss ist auf Grund der Neuversiegelung eine Verschärfung zu erwarten. Zudem bestehen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung aufgrund des Verlusts von versickerungsfähigen Flächen. Es gelten ansonsten die gleichen Punkte wie unter Boden genannt.

Die im Plangebiet anstehenden Böden weisen schlechte Versickerungseigenschaften auf. Zur Minimierung der Abflussverschärfung wird daher textlich festgesetzt, dass für das auf Dachflächen und anderen geeigneten Flächen anfallende Niederschlagswasser eine Rückhaltemöglichkeit herzustellen ist. Das anfallende Niederschlagswasser ist als

Brauchwasser oder zur Bewässerung der Grundstücksfreiflächen zu verwenden oder im möglichen Umfang zu versickern.

Die ordnungsgemäße Entsorgung des anfallenden Schmutzwassers sowie der Abfälle ist im Rahmen der öffentlichen Abwasser- und Abfallentsorgung sichergestellt.

8.2.3.5 Klima/Luft

Das Gebiet übernimmt keine wesentliche Funktion als Entstehungs-, Abfluss- oder Zielgebiet für klimatisch wirksame Prozesse. Durch die Neubebauung/Nachverdichtung gehen daher nur kleinklimatisch Frisch- und Kaltluft produzierende Flächen von untergeordneter Bedeutung für den Siedlungsraum verloren. Durch die wirkenden Vorbelastungen sind insgesamt nur geringe bis mittlere Beeinträchtigungen zu erwarten.

Den Beeinträchtigungen stehen mit Durchführung der Planung klimatische Gunstwirkungen durch Baumpflanzungen und Dachbegrünungen gegenüber.

Die Zunahme des Kfz-Aufkommens führt zu einer Erhöhung der Schadstoffemissionen; die Zunahme der baulichen Verdichtung führt zu einer Erhöhung der Hausbrandemissionen. Mit Umsetzung der Planung erfolgt in Abhängigkeit zur jeweiligen Betriebsart eine deutliche Zunahme des Energieverbrauchs im Plangebiet. Aufgrund der geltenden gesetzlichen Anforderungen an Wärmedämmung, Energieeinsparung und schadstoffarme Heiztechnik kann bei Realisierung der Neubebauung jedoch gemäß den Zielen des globalen Klimaschutzes von einer vergleichsweise günstigen Energiebilanz ausgegangen werden. Gleichwohl wird sich eine Zunahme der CO_2-Emissionen nicht vermeiden lassen.

8.2.3.6 Landschaftsbild / Stadtgestalt

Die neuen Baukörper werden im unmittelbaren Anschluss an bereits gewerblich genutzte Bereiche errichtet. Kubatur, Bauhöhe und eine entsprechende Freiflächenbegrünung lassen eine gute Einbindung in das Umfeld zu. Durch die neue Raumkante entlang der Bahn, die Fußgängerbereiche und die Neugliederung des Plangebietes ergibt sich eine deutliche stadtgestalterische Aufwertung.

8.2.3.7 Kultur- und Sachgüter

Eine Beeinträchtigung der im Plangebiet liegenden Kulturdenkmäler durch die vorliegende Planung ist nicht gegeben. Sonstige Kultur- und Sachgüter sind nach derzeitigem Kenntnisstand im Plangebiet nicht vorhanden.

8.2.3.8 Zusammenfassung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter:

Auf Grund der geringen ökologischen Wertigkeit des betroffenen Gebietes sind mit der Planung nach derzeitigem Kenntnisstand lediglich für das Boden- und Wasserpotenzial Auswirkungen zu erwarten, die erheblich sind.

Umwelt-	**Umweltauswirkung**	
Schutzgut	**Nicht erheblich**	**Erheblich**

Tiere/Pflanzen	X	-
Boden	-	X
Wasser	-	X
Luft/Klima	X	-
Landschaftsbild/Erholung	X	-
Mensch	-	X (Lärmimmissionen)
Kultur- und Sachgüter	X	-

Schutzgebiete			
Merkmal	**Auswirkung Ja / nein**	**Erhebliche Auswirkungen**	**Bemerkungen**
FFH-, Vogelschutzgebiete	Nein	-	
Naturschutzgebiete	Nein	-	
Naturdenkmale	Nein	-	
Landschaftsschutzgebiete	Nein	-	
Geschützte Landschaftsbestandteile	Nein	-	
Geschützte Biotope	Nein	-	
Überschwemmungsgebiete	Ja	-	Überschwemmungsgebiet des Dornbachs
Wasserschutzgebiete	Ja	-	Zone III des Wasserschutzgebietes für den Brunnen "Lange Meile I"
Sonstige Schutzausweisungen	Ja	-	Staatlich anerkanntes Heilquellenschutzgebiet der Kur- und Kongress-GmbH Bad Homburg v.d.H.
Denkmalschutz	Ja	-	Einzeldenkmale "Lokschuppen" und "Alter Güterbahnhof" mit Teil der Lagerhalle
Gebiet mit Überschreitung gesetzlich festgelegter Umweltqualitätsnormen	Nein	-	

8.2.3.9 Wechselwirkungen

Über die bereits benannten schutzgutbezogenen Auswirkungen hinausgehende Wechselwirkungen zwischen den Umweltgütern sind nicht bekannt.

8.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachhaltiger Auswirkungen

Zur Vermeidung, Verringerung und zur Kompensation nachhaltiger Auswirkungen werden im Bebauungsplan u.a. folgende Maßnahmen festgesetzt:

- Festsetzungen zur Gestaltung und Bepflanzung der nicht überbauten Grundstücksflächen und zur Begrünung von Dächern und Fassaden
- Festsetzungen zur Durchgrünung des Plangebietes (Baumpflanzungen im öffentlichen Straßen- und Platzraum)
- Festsetzungen zur dauerhaften Erhaltung und Pflege von Gehölzen entlang des Dornbachs
- Festsetzungen zur dauerhaften Erhaltung und Pflege und Entwicklung von Gehölzen im Mischgebiet
- Festsetzungen zur versickerungsfähigen Gestaltung von Stellplätzen und Hofflächen
- Festsetzungen zur Begrünung von Stellplatzanlagen
- Festsetzungen zur Beschränkung der Höhe baulicher Anlagen zur Gewährleistung der Einfügung in das Stadt- und Landschaftsbild.
- Kontingentierung der Lärmemissionen auf Gewerbeflächen und Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen.
- Soweit ein Abbruch des dem Lokschuppen benachbarten Wohngebäudes vorgesehen ist, sind eventuell erforderliche Vorkehrungen zum Schutz von Fledermäusen im Rahmen des konkreten Abbruchvorhabens zu treffen.

Hinsichtlich des Abflusses von Oberflächenwasser trifft der Bebauungsplan eine Regelung zur Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers auf den Grundstücken und zur Nutzung als Brauchwasser oder Löschwasser. Damit soll eine schnelle Ableitung des anfallenden Dachflächenwassers vermieden werden.

Im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ – Östlicher Teil- werden weitere Gewerbeflächen ausgewiesen und bestehende Flächen überplant. Im schalltechnischen Gutachten des TÜV Süd wurden die Emissionen untersucht, welche unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen gewerblichen Nutzung (gewerbliche Vorbelastung) auf den geplanten Flächen realisierbar sind, ohne in den schutzbedürftigen Bereichen der angrenzenden MI und MK-Flächen die zulässigen Immissionsrichtwerte zu überschreiten. Es wurden für die GE-Flächen differenzierende Festsetzungen hinsichtlich des Emissionsverhaltens der Flächen im Plangebiet in Form von flächenbezogenen Schallleistungspegeln ausgearbeitet, welche in die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan aufgenommen wurden.

Wegen der eingeschränkten Möglichkeiten des Schallschutzes durch aktive Maßnahmen wurden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Festsetzungen hinsichtlich der erforderlichen Schalldämmung von Außenbauteilen in Abhängigkeit vom resultierenden Außenlärmpegel nach DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau –in den Bebauungsplan aufgenommen.

Bauliche Maßnahmen an Außenbauteilen zum Schutz gegen Außenlärm sind nur voll wirksam, wenn die Fenster und Türen bei der Lärmeinwirkung geschlossen bleiben und die geforderte Luftschalldämmung durch zusätzliche Lüftungseinrichtungen/Rollladenkästen nicht verringert wird. Gerade für Schlafräume – einschließlich Kinderzimmer –, aber auch teilweise für Büroräume entlang der Hauptverkehrsstraßen werden daher schalldämmende, eventuell fensterunabhängige Lüftungseinrichtungen empfohlen, die

z. B. in einen Fensterrahmen oder die Fensterbank integriert werden können. Aufgrund der angestrebten Nutzung des MK-Gebiets mit ausgedehnten Fußgängerbereichen auf der ruhigeren Südseite gerade im Zusammenhang mit dem Betrieb von Gastronomiebetrieben oder eines Kinos, aber auch durch den allgemeinen Publikumsverkehr, auch in der Nachtzeit können Lärmimmissionen auftreten, die den Schlaf bei geöffnetem Fenster erheblich beeinträchtigen können. Daher wurden für alle Schlafräume – einschließlich der Kinderzimmer – im gesamten MK-Bereich fensterunabhängige Belüftungseinrichtungen zwingend vorgeschrieben.

8.4 Optimierung der Planung / In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

Im Rahmen des städtebaulichen Ideenwettbewerbes "Bahnhof Süd" im Jahre 2001 wurden zahlreiche eingereichte Arbeiten und Lösungsmöglichkeiten eingehend durch das Preisgericht geprüft und bewertet.

Zur Abklärung des weiteren Vorgehens und als Entscheidungshilfe für die kommunalen Gremien und die Verwaltung wurden im Anschluss im Rahmen einer Machbarkeitsstudie[8] die Wettbewerbsentwürfe - unter besonderer Berücksichtigung des 1. und 2. Preises - hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Umsetzbarkeit überprüft. Als zentrales Ergebnis der Machbarkeitsstudie wurde festgehalten, dass die Realisierung des mit dem 1. Preis ausgezeichneten Wettbewerbsentwurfes bei der praktischen Umsetzung auf vielfältige Schwierigkeiten stößt, die dazu veranlassen, den Entwurf als "nur mit hohem Aufwand durchführbar" zu bewerten und kritisch zu hinterfragen.

Der mit dem 2. Preis ausgezeichnete Entwurf erwies sich als durchführbar, sofern einige konzeptionelle Anpassungen vorgenommen werden, die jedoch keine grundsätzliche Änderung des zugrunde liegenden städtebaulichen Konzeptes darstellen. Als Handlungsempfehlung schlug die Machbarkeitsstudie daher vor, die weiteren Planungen für das Gebiet "Bahnhof Süd" auf der Basis des mit dem 2. Preis ausgezeichneten Konzeptes zu verfolgen.

Die in der Machbarkeitsstudie geforderten Modifizierungen der Planung erfolgten im Zuge der Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplanes "Bahnhof Süd"[9]. Diese Überarbeitung erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Bad Homburg und den jeweils zuständigen Fachreferaten.

Im Rahmen der Konzepterarbeitung wurden neben den städtebaulichen Belangen auch die Anregungen des Preisgerichts und die Ergebnisse der Abstimmungsgespräche mit den Grundstückseigentümern berücksichtigt.

Das Überarbeitungsergebnis, welches in den vorliegenden Bebauungsplan eingeflossen ist, stellt die Abwägung der unterschiedlichen Belange gemäß §1 BauGB im Zuge mehrerer Überarbeitungsschritte und Planungsvarianten dar.

Das verkehrstechnische Gutachten hat verschiedene Varianten geprüft und bewertet. So wurden unterschiedliche Möglichkeiten der Knotenpunktgestaltung Siemensstraße/Horex-

8 Bearbeitung durch: Deutsche Bau- und Grundstücks AG BauGrund, Regionalbüro Mainz, März 2003
9 Bearbeitung durch: Bachtler • Böhme + Partner, Kaiserslautern, Juli 2004

straße (Kreisverkehrsplatz oder Ampelsteuerung) betrachtet und auch die möglichen Auswirkungen eines Abhängens der Daimlerstraße von der Else-Kröner-Straße diskutiert (vgl. Ausführungen in Kap. 7.5 dieser Begründung).

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden bezüglich des Entwässerungssystems verschiedene Varianten untersucht und bewertet (vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 7.7 dieser Begründung).

Anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der verfolgten Planungsziele und des räumlichen Geltungsbereiches des Plans kommen daher nicht in Betracht. Alternativen sind insofern nicht gegeben.

8.5 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung und Hinweise auf Probleme bei der Zusammenstellung der Angaben

Grundlage für die Planung waren umfangreiche örtliche Erhebungen und deren Auswertung.

Bezüglich Altlasten wurden in Teilbereichen umwelttechnische Untersuchungen durchgeführt.

Das geplante Straßennetz wurde durch ein verkehrstechnisches Gutachten überprüft. Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2001 und des Verkehrsentwicklungsplans (VEP von 2004, Prognosebelastung 2020) erfolgte im August 2006 eine Neuberechnung des Verkehrsnetzes durch das Büro R+T, Darmstadt. Das Verkehrsmodell (mit Straßennetzmodell und Verkehrsbeziehungsmatrix) wurde aus der bereits vorliegenden Verkehrsuntersuchung des Büros R+T aus dem Jahr 2001 übernommen und entsprechend den Festlegungen des Bebauungsplanes ergänzt und die Verkehrsbelastungen an den untersuchten Knotenpunkten während der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde sowie DTV-Werte ermittelt. Auf der Grundlage der während der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunde auftretenden Knotenpunktbelastungen wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt und entsprechende Empfehlungen für die betroffenen Knotenpunkte abgegeben. Die DTV-Werte dienen als Grundlage für die Lärmberechnung.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden anhand von Rechenmodellen mögliche Emissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr prognostiziert. Um bereits planerisch potentielle Konflikte zu vermeiden, wurden zwischen dem Wohnen auf den Misch- und Kerngebieten und dem Gewerbe Emissionskontingente für die Gewerbeflächen berechnet, die in Form flächenbezogener Schallleistungspegel in den textlichen Festsetzungen des B-Plans aufgenommen wurden. In Abhängigkeit von den Untersuchungsergebnissen wurden weiterhin passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Innenwohnbereiche in Anlehnung an die DIN 4109 berechnet und Vorschläge für die textliche Festsetzung der Maßnahmen in den B-Plan unterbreitet.

Das Entwässerungskonzept wurde auf Grundlage der Entwässerungskonzeption für das Baugebiet "Bahnhof Süd" (Bearbeitung durch: Dr. Ing. Schmidt-Bregas), des Generalentwässerungsplans der Stadt Bad Homburg v.d.H. und rechnerischer Prognosen der Schmutz- und Niederschlagswassermenge sowie hydraulischer Berechnungen zum Kanalnetz erstellt.

Für die Erstellung des Umweltberichtes wurden unter anderem das Bodenschutzkonzept Bad Homburg (2003/2004), das Grundwassermonitoring Bad Homburg (2004/2205), der Regionalplan und Landschaftsrahmenplan Ballungsraum Frankfurt/Main, der Flächennutzungsplan und Landschaftsplan und andere Quellen ausgewertet. Im Oktober/November 2005 wurde eine örtliche Bestandsaufnahme von Flora und Fauna vorgenommen, die im August 2006 durch eine Nachkartierung ergänzt wurde.

Im landschaftsplanerischen Fachbeitrag erfolgt die Eingriffsbilanzierung durch Quantifizierung der mit den getroffenen Bebauungsplanfestsetzungen möglichen Neuversiegelung und Gegenüberstellung von Eingriffen und grünordnerischen Maßnahmen anhand der hessischen Kompensationsverordnung KV (2005).

Den Hinweisen auf mögliche Fledermausvorkommen wurde zwischenzeitlich durch ein ergänzendes Gutachten des Büros bio-plan, Ober-Ramstadt, nachgegangen. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans konnten sowohl dauerhaft besetzte Sommerquartiere, als auch potentielle Winterquartiere für Fledermäuse ausgeschlossen werden. Bei Einhaltung der in dem Gutachten gegebenen Empfehlungen zu Vorkehrungen zum Umgang mit evtl. anzutreffenden Zwischenquartieren kann an der Planung weiterhin festgehalten werden.

Probleme bei der Zusammenstellung der für die Umweltprüfung erforderlichen Angaben traten bislang nicht auf.

Festzustellen ist, dass sonstige, weiter ins Detail gehende qualifizierende und quantifizierende Beschreibungen zu den Schutzgütern Tiere/Pflanzen, Boden, Wasser Klima/Luft, Landschaftsbild/Erholung, Mensch und Kultur- und Sachgüter sowohl im Zustand des Status Quo als auch für den Prognosezeitpunkt die vorstehenden Ergebnisse nicht verändert hätten.

8.6 Monitoring

Entsprechend § 4 c BauGB sind die erheblichen Umweltauswirkungen durch die Gemeinde zu überwachen, um u.a. erhebliche unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen der Durchführung der Planung festzustellen und in der Lage zu sein, geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Unvorhergesehen sind Auswirkungen, wenn sie nach Art und/oder Intensität nicht bereits Gegenstand der Abwägung waren.

Die Gemeinde erhält gem. § 4 Abs. 3 BauGB Informationen von Fachbehörden, die durch ihre bestehenden Überwachungssysteme (z.B. im Rahmen der Bachschauen durch die untere Wasserbehörde) unerwartete Auswirkungen überprüfen. Somit erfolgt bereits eine fachbezogene Überwachung der möglichen Umweltauswirkungen, die die Gemeinde als Grundlage ihrer Analyse der Umweltauswirkungen aufgrund der Umsetzung des Bebauungsplans heranziehen kann. Eine eigene Bestandserhebung der fachbezogenen Umweltauswirkungen ist somit nicht erforderlich. Im Rahmen der Überwachung der Umweltauswirkungen durch die Gemeinde sollten solche Umweltauswirkungen konzentriert betrachtet werden, die bereits dem Umweltbericht zugrunde lagen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind aufgrund der Bestandssituation im Plangebiet und der durchgeführten Untersuchungen und Gutachten im Hinblick auf die Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie auf Mensch, Kultur- und sonstige Sachgüter keine Prognose-

unsicherheiten gegeben. Maßnahmen zur Überwachung sind daher nur im Bereich Altlasten und Lärm vorgesehen.

Bezüglich der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist davon auszugehen, dass entsprechende Auflagen in den Nebenbestimmungen der Baugenehmigungen die Umsetzung der Umweltschutzmaßnahmen gewährleisten.

Bei erforderlichen Eingriffen in die im Plangebiet vorhandenen Altlastenflächen erfolgt eine gutachterliche Überwachung. Aufgrund der erheblichen Bodenverunreinigungen im Bereich des Schrottplatzes der Fa. Krebs auf dem Flurstück Nr. 125/7 sind die Sanierungs- oder Sicherungsalternativen im Vorfeld der vorgesehenen Umnutzung im Rahmen einer Variantenstudie zu prüfen und mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abt. Staatliches Umweltamt Wiesbaden, abzustimmen.

Im Bereich der ehemaligen Bahnflächen ist mit Belastungen oder Verunreinigungen des Bodens zu rechnen. Insofern können im Rahmen von Baumaßnahmen jeglicher Art, die in den Boden eingreifen, Maßnahmen zur Sicherung oder Sanierung kontaminierter Flächen erforderlich werden. Vor einer Bebauung sollten umwelttechnische Untersuchungen zur Nutzbarkeit und Entsorgungsfrage von Bodenaushub durchgeführt werden.

8.7 Allgemeinverständliche Zusammenfassung der erforderlichen Angaben

Der Bebauungsplan Nr. 17 "Bahnhof Süd/ Büro- und Gewerbepark Mitte“ –Östlicher Teil- schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Umnutzung und Nachverdichtung innerstädtischer Flächenareale im Sinne des raumordnerischen Grundsatzes des Vorrangs der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung.

Der Bebauungsplan setzt im Wesentlichen ein Mischgebiet sowie Kerngebiete, Gewerbegebiete und Verkehrsflächen fest. Auswirkungen auf Mensch und Umwelt mit Bedarf an Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind bei den einzelnen Schutzgütern nach UVPG nach derzeitigem Kenntnisstand in folgendem Umfang zu erwarten:

8.7.1 Mensch

Auswirkungen auf den Menschen sind in Form von Emissionen des Straßen- und Schienenverkehrlärms sowie in Form von gewerblichen Emissionen möglich.

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden daher anhand von Rechenmodellen mögliche Emissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr prognostiziert. Um bereits planerisch potentielle Konflikte zu vermeiden, wurden zwischen dem Wohnen auf den Misch- und Kerngebieten und dem Gewerbe Emissionskontingente für die Gewerbeflächen berechnet, die in Form flächenbezogener Schallleistungspegel in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans aufgenommen wurden. In Abhängigkeit von den Untersuchungsergebnissen wurden weiterhin passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der Innenwohnbereiche in Anlehnung an die DIN 4109 berechnet und entsprechend den Vorschlägen des schalltechnischen Gutachtens in die Planung übernommen. Den Belangen des Schallschutzes und den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird damit umfassend Rechnung getragen.

Die Erholungseignung des Plangebiets wird durch die Neuschaffung von attraktiven Fußgängerbereichen und Platzgestaltungen sowie durch die bei der Umsetzung der Planung

neu zu schaffenden Radwegeverbindungen und die Anbindung an die Regionalparkroute verbessert.

8.7.2 Tiere und Pflanzen

Eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist nur in geringem Ausmaß zu erwarten, da das Gebiet bereits derzeit keine wesentliche Funktion als Lebensstätte für Pflanzen und Tiere übernimmt. Durch die festgesetzten Bepflanzungsmaßnahmen wird eine Verbesserung der Funktion gegenüber dem Ausgangszustand erreicht.

8.7.3 Boden

Die Realisierung des Bebauungsplans ist mit einem Verlust von Boden und Bodenfunktionen durch Erhöhung des Versiegelungsanteils um 20 % verbunden. Die Neuversiegelung kann im Geltungsbereich des Bebauungsplanes durch die festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen kompensiert werden.

8.7.4 Wasser

Mit der zulässigen Neuversiegelung von 20 % wird der Oberflächenabfluss erhöht.

Eine Versickerung von Niederschlagswasser wird aufgrund der unzureichenden Versickerungsfähigkeit des Bodens nicht im Bebauungsplan vorgesehen. Hinsichtlich des Abflusses von Oberflächenwasser trifft der Bebauungsplan eine Regelung zur Rückhaltung des anfallenden Niederschlagswassers auf den Grundstücken und zur Nutzung als Brauchwasser oder Löschwasser. Damit soll eine schnelle Ableitung des anfallenden Dachflächenwassers vermieden werden.

8.7.5 Klima/Luft

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Lokalklimas ist nicht zu erwarten, da das Gebiet keine wesentliche Funktion als Entstehungs-, Abfluss- oder Zielgebiet für klimatisch wirksame Prozesse übernimmt.

Mit Umsetzung der Planung erfolgt in Abhängigkeit zur jeweiligen Betriebsart eine deutliche Zunahme des Energieverbrauchs im Plangebiet. Aufgrund der geltenden gesetzlichen Anforderungen an Wärmedämmung, Energieeinsparung und schadstoffarme Heiztechnik kann bei Realisierung der Neubebauung jedoch gemäß den Zielen des globalen Klimaschutzes von einer vergleichsweise günstigen Energiebilanz ausgegangen werden.

Den mit der Planung verbundenen Beeinträchtigungen stehen mit Realisierung des Bebauungsplans klimatische Gunstwirkungen durch Baumpflanzungen und Dachbegrünungen gegenüber.

8.7.6 Landschaftsbild / Stadtgestalt

Durch Einschränkungen bezüglich der Gebäudehöhen und Festsetzungen zur Bepflanzung und Durchgrünung des Plangebietes werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Stadtgestalt vermieden.

Durch die neue Raumkante entlang der Bahn, die Fußgängerbereiche und die Neugliederung des Plangebietes ergibt sich eine deutliche stadtgestalterische Aufwertung.

8.7.7 Kultur- und Sachgüter

Die im Plangebiet vorhandenen Kulturgüter oder sonstigen Sachgüter (unter Denkmalschutz stehende Gebäude) werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Der Denkmalstatus wird durch die nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan erhalten. Weitere Kultur- und Sachgüter innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches sind derzeit nicht bekannt.

8.7.8 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete

FFH-Gebiete oder Schutzgebiete nach der EU-Vogelschutzrichtlinie sind nicht betroffen.

8.7.9 Zusammenfassendes Ergebnis der Umweltprüfung

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist damit in der Gesamtbilanz festzustellen, dass nach Durchführung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minimierung nachhaltiger Auswirkungen von keinen erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen von Umweltschutzgütern auszugehen ist.

Mit der Planung sind weitere positive Aspekte in Bezug auf das Schutzgut Mensch, Kultur- und Sachgüter zu verzeichnen. So werden die bisher zulässigen Lärmemissionen eingeschränkt. Auch werden, bezogen auf die Schadstoffemissionen, künftig weniger störintensive Betriebe als bisher zulässig sein. Darüber hinaus kommt es durch die Renaturierung und gestalterische Aufwertung des Dornbaches, die Anlage einer begrünten Fuß- und Radwegachse sowie durch die Begrünung von Dachflächen zu positiven Auswirkungen für alle Schutzgüter.
Somit trägt die Bebauungsplanänderung im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit insgesamt zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation innerhalb des Plangebietes bei. Eine Überwachung erheblicher Auswirkungen auf die Schutzgüter ist nicht erforderlich, da keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind.

Die Planung wird deshalb als umweltverträglich angesehen.

9. UMSETZUNG DES BEBAUUNGSPLANES

9.1 Bodenordnung und Grundbesitz

Das Gelände befindet sich zum großen Teil in Privateigentum. Die Neuordnung soll auf privatrechtlicher Basis realisiert werden. Für den Fall des Scheiterns privater Grundstücksverhandlungen kommt eine gesetzliche Umlegung nach §§ 45 ff. BauGB in Betracht.

9.2 Altlasten

Vor einer Bebauung sollten umwelttechnische Untersuchungen zur Nutzbarkeit und Entsorgungsfrage von Bodenaushub durchgeführt werden.

9.3 Denkmalschutz und Archäologie

Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen derzeit keine Erkenntnisse über archäologische Fundstellen vor.

Bei der Vergabe der Erdarbeiten, in erster Linie für die Erschließungsmaßnahmen, hat der Bauträger/Bauherr die ausführenden Baufirmen vertraglich zu verpflichten, dem Hessischen Landesamt für Denkmalpflege oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu gegebener Zeit rechtzeitig den Beginn der Arbeiten anzuzeigen, damit diese, sofern notwendig, überwacht werden können.

Die ausführenden Baufirmen sind auf die Bestimmungen des Hessischen Denkmalschutzgesetzes vom 31.10.2001 hinzuweisen.

10 Flächenbilanz

Mischgebiet:	ca. 2,32 ha = 12,08 %
Kerngebiet:	ca. 3,30 ha = 17,18 %
Gewerbegebiet:	ca. 8,25 ha = 42,94 %
Verkehrsflächen (incl. Fußgängerbereichen, Geh- und Radwegen):	ca. 4,38 ha = 23,80 %
Versorgungsfläche:	ca. 0,01 ha = 0,05 %
Bahngelände (Stellwerk):	ca. 0,08 ha = 0,42 %
Grünflächen und Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	ca. 0,82 ha = 4,53 %
Gesamt:	ca. 19,26 ha = 100 %

Bad Homburg v.d.Höhe, den 02. Oktober 2008

gez. Dr. U. Jungherr
Oberbürgermeisterin

gez. Jürgen Hölz
Fachbereichsleiter