

## Begründung

### zum Bebauungsplan Nr. 88

### „Umgehungsstraße Ober- Erlenbach“ im Zuge der L 3205

#### Inhaltsübersicht:

- 1.0 Anlaß zur Aufstellung des Bebauungsplanes
- 2.0 Lage des Planungsgebietes, Abgrenzung des Geltungsbereiches
- 3.0 Planungsrechtliche Voraussetzungen
- 4.0 Planungsziele
- 5.0 Erläuterungen zur Straßenplanung
  - 5.1 Verkehrsplanerische Zielsetzung
  - 5.2 Lärmschutzmaßnahmen
  - 5.3 Wasserschutzgebiet und Straßenentwässerung
  - 5.4 Bodenverhältnisse und Erdbewegungen
  - 5.5 Orts- und Wegeanschlüsse
- 6.0 Landschaftsplanerische Zielkonzeption und Leitziele
- 7.0 Altlasten
- 8.0 Hinweis auf weitere Planungen
- 9.0 Aufstellungsverfahren

## 1.0 Anlaß zur Aufstellung des Bebauungsplanes, Nr. 88

Die Stadt Bad Homburg ist seit vielen Jahren bemüht, die Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen Ober-Erlenbach und Ober-Eschbach/Gonzenheim durch den Bau von Umgehungsstraßen zu entlasten und die überhöhten Lärm- und Schadstoffimmissionen auf ein für die Anlieger erträgliches und zumutbares Maß zu reduzieren.

Bereits im 1. Flächennutzungsplan der Stadt Bad Homburg vom 25.03.1977 waren Umgehungsstraßen ausgewiesen. Sie wurden in leicht modifizierter Form in den Flächennutzungsplan des Umlandverbandes Frankfurt nachrichtlich als „Vermerk“ übernommen.

Die Maßnahme der Durchführung der Umgehungsstraße wird von der Stadt Bad Homburg als dringlich angesehen. Sie hat sich deshalb mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in Wiesbaden in Verbindung gesetzt, um eine beschleunigte Vorgehensweise zu erreichen. Das Land Hessen hat sich bereit erklärt, die Planung und das Baurecht mittels eines Bebauungsplanverfahrens der Stadt Bad Homburg zu übertragen.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Homburg hat in ihrer Sitzung am 05.06.1997 die Aufstellung des Bebauungsplanes „Umgehungsstraße Ober-Erlenbach“ im Zuge der L 3205 beschlossen.

## 2.0 Lage des Planungsgebietes

Die von der Planung erfaßten Flächen liegen in der Gemarkung Ober-Eschbach in der Flur 3 sowie in der Gemarkung Ober-Erlenbach, Flur 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 und 15.

Im einzelnen ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes durch die zeichnerische Darstellung des Planentwurfes bestimmt. Die südliche Teilstrecke Umgehungsstraße beginnt im Westen an der Homburger Straße (L 3205) im Bereich der Autobahnüberführung (BAB A 5) mit der Anbindung an die vorhandene autobahnparallele Umgehungsstraße Ober-Eschbach und leitet nach ca. 2 Kilometern im Osten in die bestehende Landesstraße L 3008 über. Die östliche Teilstrecke der Umgehungsstraße beginnt mit der Einmündung in die L 3008 und verläuft in Höhe der Kläranlage ca. 1,6 Kilometer nach Nordosten und leitet wieder in die bestehende Landesstraße L 3205 ein.

## 3.0 Planungsrechtliche Voraussetzungen

Vom Regierungspräsidium Darmstadt wurde am 28. April 1995 für die Umgehungsstraße Ober-Erlenbach ein Raumordnungsverfahren eingeleitet und durchgeführt. Die Zulassung der Abweichung vom RROPS wurde am 10. Oktober 1996 erteilt unter der Voraussetzung, daß eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung – einschließlich Interdependenzuntersuchung – erstellt wird.

Diese Verkehrsuntersuchungen, in denen auch Interdependenzen zum ÖPNV betrachtet werden, ist vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt im Auftrag der Stadt Bad Homburg durchgeführt worden. Die Verkehrsuntersuchung ist dem Verfahren beigelegt.

Im Rahmen des Nahverkehrsplanes für die Stadt Bad Homburg wurden die gewünschten Veränderungen des ÖPNV, die im Zusammenhang mit der Umgehungsstraße vorgeschlagen waren, erneut beraten. Von Seiten der angrenzenden Gemeinden sowie den Verkehrsträgern für den regionalen Verkehr (VHT, WVG) wurde keine Bereitschaft signalisiert, diese erheblichen Kosten bei Neueinrichtungen von Buslinien mit zu finanzieren. Der Bedarf im ÖPNV zwischen Bad Homburg und dem Stadtteil Ober-Erlenbach ist laut den Zählungen auf den Buslinien 2 und 12 ausreichend abgedeckt. In den Nahverkehrsplänen des Hochtaunuskreises und des Wetteraukreises, die für den Regionalverkehr zuständig sind, sind keine Veränderungen der derzeitigen Linien vorgesehen.

Zu den Maßnahmen im ÖPNV wird auf den zwischenzeitlich fertiggestellten Nahverkehrsplan verwiesen.

Im Flächennutzungsplan des UVF von 1986 ist eine ortsnahe Umgehungsstraße als Vermerk gemäß § 5 (4) BauGB enthalten. Der Umlandverband Frankfurt hat der im Raumordnungsverfahren festgesetzten ortsfernen Vorschlagstrasse Variante 1 zugestimmt. Eine entsprechende Änderung des Flächennutzungsplanes (Änderung Nr. 12 ist am 30. März 1999 beschlossen worden.

#### 4.0 Planungsziele

Das wesentliche Ziel der Planung ist, die Durchgangsverkehre und große Anteile der Quell- und Zielverkehre auf die Umgehungsstraße zu verlagern und somit die Ortsdurchfahrt von Ober-Erlenbach zu entlasten.

Mit der geplanten Umgehungsstraße Ober-Erlenbach will die Stadt Bad Homburg eine Verbesserung der Lebensverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt erreichen. Die durch den Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffbelastungen sind den betroffenen Anwohnern nicht mehr zuzumuten.

Der Bebauungsplan Nr. 88 wird aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen und die Verkehrsflächen sowie Flächen für Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 BNatSchG für die Umgehungsstraße Ober-Erlenbach sicherzustellen.

#### 5.0 Erläuterung zur Straßenplanung

Das technische Straßenbauprojekt einschließlich der Ingenieurbauwerke ist in enger Abstimmung mit der Hessischen Straßenbauverwaltung erstellt worden.

Der Straßenplanung ist ein ausführlicher Erläuterungsbericht beigelegt, in dem das gesamte Projekt beschrieben wird.

Eingefügt in eine durchgehend einheitliche Streckencharakteristik beträgt der Ausbauquerschnitt nach RQ 10,5:

2 Bankette	2 x 1,50 m =	3,00 m
2 Fahrstreifen	2 x 3,75 m =	7,50 m
<u>Kronenbreite</u>	=	<u>10,50 m</u>

Diese Profilbreite entspricht einer ausreichenden Durchlaßfähigkeit von max. 2.200 Kfz/h und kann die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von bis zu 24.000 Kfz/24 aufnehmen.

Die Südumgehung verläuft ab der BAB-A5-Unterführung der L 3205 in ca. 500 m Abstand zur Ortsrandlage über die Verknüpfung mit der K 871 (L 3472 alt) bis zu (500 m östlich Ober-Erlenbachs) Einschleifung in die vorhandene L 3008, Richtung Bad Vilbel.

Ab hier, planeben mit der L 3008 verbunden, verläuft die Trasse als Ostumgehung Ober-Erlenbach bis zur vorhandenen L 3205, Kloppenheimer Straße.

Die geplanten Maßnahmen ersetzen die jetzigen Ortsdurchfahrten im Zuge der L 3205 und der L 3008 und werden künftig gemäß ihrer Lage im Netz als Landesstraßen im Zuge der L 3205 geführt.

#### 5.1 Verkehrsplanerische Zielsetzung (vergl. Lageplan)

Der Stadtteil Ober-Erlenbach liegt im Schnittpunkt der stark belasteten Landesstraßen L 3008, L 3205 und L 3472. Diese Straßen verlaufen sternförmig im Ortskern zusammen. Dabei werden über die L 3008 (Richtung Bad Vilbel) und die L 3205 (Richtung Karben) sehr starke Durchgangsverkehre in Richtung Bad Homburg, Ober-Eschbach zwangsläufig durch den Ortskern von Ober-Erlenbach geführt.

Die Fahrtbeziehungen des Nord-Süd-Verkehrs führen über die K 766 (aus Richtung Friedrichsdorf - Seulberg) sowie die L 3472 aus Richtung Burgholzhausen durch die Ortsmitte von Ober-Erlenbach zur L 3008 (Richtung Bad Vilbel bzw. B 3a), L 3472 (Richtung Nieder-Eschbach) und L 3205 (Richtung Bad Homburg).

Über die 1993 eröffnete Ortsumgehung Ober-Eschbach ist die Verbindung mit der A 661 (Oberursel - Frankfurt-Nord) sowie der A 5 gegeben. Die Verlängerung der A 661 bis Offenbach und der Anschluß an den bereits bestehenden Streckenabschnitt Richtung Egelsbach (Darmstadt) ist fertiggestellt. Eine weitere Anbindungsmöglichkeit an die A 661 besteht im Südosten (Anschlußstelle Bonames).

Der ständig zunehmende Verkehr in der Ortsdurchfahrt von Ober-Erlenbach - er stieg innerhalb von 5 Jahren (1987 - 1992) allein um ca. 25 % auf Werte zwischen 9.500 bis 13.000 Kfz/24 h - sowie dadurch untragbarer Lärm und Schadstoffimmissionen lassen den Neubau einer Ortsumgehung als äußerst dringend erscheinen. Die Stadt Frankfurt plant darüber hinaus den Rückbau der Ortsdurchfahrten Nieder-Eschbach und Bonames. Dies hätte zur Folge, daß weiterer Verkehr zur Homburger Straße (L 3205) verdrängt werden würde.

Für Ober-Erlenbach bietet sich eine ortsnahe Südostumfahrung mit Anbindung an die bereits vorhandene Umgehung Ober-Eschbach im Westen und die L 3205 im Osten an. Dadurch kann Durchgangsverkehr von Ost nach West und umgekehrt aus der Ortsdurchfahrt herausgehalten werden. Für die Reduzierung des Nord-Süd-Verkehrs ist aber zusätzlich eine Verlängerung der Ostumgehung Ober-Eschbach mit Anbindung an die Umgehung Seulberg erforderlich.

In der näheren Zukunft muß mit weiteren wesentlichen Verkehrszunahmen gerechnet werden. Im Ballungsraum des Rhein-Main-Gebietes wird das Verkehrsaufkommen durch steigende Kfz-Zulassungen, Erhöhung der Mobilität und durch Erweiterung bzw. Verdichtung der Siedlungsflächen weiter anwachsen. Davon sind auch die Stadt Bad Homburg und benachbarte Städte sowie Gemeinden betroffen.

Nach ihrer Inbetriebnahme wird die Umgehung Ober-Erlenbach insbesondere die in Ost-West-Richtung orientierten Durchgangsverkehrsbeziehungen aufnehmen. Als wichtiges Teilstück einer Netzergänzung wird durch die Umgehung Ober-Erlenbach in Verbindung mit weiteren im Umfeld vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen eine Kombinationswirkung zur Verkehrsführung erreicht. Bei diesen verkehrsräumlich zugeordneten Maßnahmen handelt es sich um die Umgehung von Köppern im Zuge der L 3057, um die Umgehung Ober-Eschbach Nordverlängerung im Zuge der L 3057 neu / K 766, um die Umgehung von Nieder-Eschbach im Verlauf der K 824 einschließlich einer neuen Anschlußstelle an die A 661.

## 5.2 Lärmschutzmaßnahmen

Auf der Ober-Erlenbach zugewandten Ostseite der BAB A 5 werden die Lärmschutzanlagen nach einem Planfeststellungsbeschluß vom 24.06.1996 realisiert.

Wesentliches Element der positiven Beeinflussung der von der Verkehrsstrasse ausgehenden Lärmemissionen ist die Lage der Südtrasse im Einschnitt. Im Bereich der Anschlußstelle Ober-Erlenbach Ost hat die neue Trasse die geringste Entfernung zur angrenzenden Wohnbebauung (Bereich Steinkleeweg). Außerdem war zu berücksichtigen, daß auf der jetzigen Freifläche östlich der Vilbeler Straße und nördlich der L 3008 in Zukunft die Ausweisung eines Wohngebietes erfolgen kann (Wohngebiet „Am Hühnerstein“).

In diesem Bereich kann die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nur durch die zusätzliche Anordnung von 2 m hohen Lärmschutzwällen auf der Nordseite der Südtrasse und beidseits der Anbindung Vilbeler Straße erreicht werden. Somit liegt auch in den Obergeschossen der Wohnbebauung „Am Hühnerstein“ der Beurteilungspegel unter dem Grenzwert.

## 5.3 Wasserschutzgebiet und Straßenentwässerung

Der Bereich der Südtrasse – von der BAB A 5 bis zur Vilbeler Straße – befindet sich in der geplanten weiteren Schutzzone III des Wasserschutzgebietes der Trinkwassergewinnungsanlage Pumpwerk Nieder-Eschbach.

## Straßenentwässerung

### Südtrasse

Die Trasse der Südumgehung Ober-Erlenbach verläuft 100 – 200 m unterhalb eines schwach ausgeprägten Höhenrückens.

Die aus landschaftsplanerischen und lärmschutztechnischen Gründen und wegen der örtlichen Zwangspunkte durchweg im Einschnitt verlaufende Trasse bildet einen „Riegel“ für die topographisch bedingt nach Norden abfließenden Niederschlagswasser.

Soweit das anfallende Oberflächenwasser nicht über die Einschnittsböschungen und Mulden versickert, wird es über Sammelleitungen konzentriert abgeleitet. Soweit die Kapazität der Leitungen dem Wasseranfall genügt, kommen aus wirtschaftlichen Gründen Mehrzweckleitungen DN 300 und DN 350 zur Ausführung, die neben der Sammlerfunktion auch die der Planumsentwässerung in Form von Drainagen übernehmen. Für größere Nennweiten werden Betonrohre mit aufgesetzten Drainagerohren DN 100 verwendet.

Die in beträchtlicher Menge anfallenden Regenwässer in den Trassen-Tiefpunkten, Bau-km 0+133 und Bau-km 1+450 können nicht der Versickerung zugeführt werden, weil die anstehenden Böden hier mit einer Mächtigkeit von rd. 6,00 m Tiefe aus Lößlehm bestehen. Sie weisen Durchlaßfähigkeitskoeffizienten von  $k_f = 2 \times 10^{-7}$  bis  $2 \times 10^{-8}$  auf und sind damit für eine Versickerung nicht geeignet.

Da die vorhandenen Regenwasserkanäle die zusätzlichen Abflußmengen nicht aufnehmen können bzw. durch die bereits jetzt anfallenden Mengen z. T. überlastet sind, sind entsprechende Regenwasser-Rückhaltungen erforderlich.

### Osttrasse

Die Trasse verläuft hier ausschließlich im Dammbereich. Das anfallende Oberflächenwasser wird über die Böschungen der Versickerung zugeleitet. Das überschüssige Wasser wird in einer am Dammfuß angelegten Mulde neben den parallel geführten Wirtschaftswegen einem Verdunstungsbecken unter dem ersten Brückenfeld zugeführt.

Die Bauwerksentwässerung mit einem Wasseranfall für  $r_{15,n=1} = 30$  l/s wird über das Kläranlagengelände dem Erlenbach zugeführt. Hinzu kommt das überschüssige Oberflächenwasser der anschließenden freien Strecke, soweit sie sich in einer leichten Einschnittslage befindet und die Kläranlagenzufahrt am östlichen Dammfuß.

## 5.4 Bodenverhältnisse und Erdbewegungen

Nach einem Baugrundgutachten wurden unter der zukünftigen Straßentrasse quartäre Schichten in Form von Hochfluttonen, Lößlehm und Löß sowie Terrassensanden und -kiesen festgestellt. Diese Bodenarten sind als sehr frostempfindlich eingestuft und weisen auch einen für die Straßenkonstruktion nicht ausreichenden Verformungsmodul auf.

In den Einschnittsbereichen der Südtrasse kommt das Straßenplanum in den Bereich der anstehenden Löß- und Lößlehmschichten. Der Erfolg einer Nachverdichtung ist hier wesentlich vom vorhandenen Wassergehalt des Bodens abhängig. Liegt dieser über dem optimalen Wassergehalt, wird der geforderte  $E_{v2}$ -Wert in Planumshöhe nicht erreicht, und es sind zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

Neben dem Einsatz von Geotextilien mit Trennfilterwirkung zur Ableitung des überschüssigen Porenwassers kommt auch eine Stabilisierung des Planums durch Einwalzen von großkörnigem Material oder eine Bodenverfestigung mit Kalk in Frage. Wegen der großen Wasserempfindlichkeit der anstehenden Böden sollten die Arbeiten im Planumbereich möglichst in Zeiten mit trockener Witterung liegen. Ein Befahren des Planums mit Baufahrzeugen ist zu vermeiden („Vor-Kopf-Bauweise“), und es ist ständig für eine ordnungsgemäße Planumsentwässerung zu sorgen.

Die für die Lärmschutzwälle an der Südtrasse und die Dammstrecken in der Osttrasse benötigten Erdmassen setzen sich zu 95 % aus anfallenden Abtragsmassen und lediglich zu 5 % aus Liefermassen zusammen.

Die aus der Baustrecke gewonnenen Erdmassen müssen für den Einbau in den Dammstrecken verbessert werden. Dies geschieht durch die Zugabe von Kalk, dessen Menge in Abhängigkeit vom jeweiligen aktuellen Wassergehalt der Böden festzulegen ist.

#### 5.5 Orts- und Wegeanschlüsse

An die Umgehungsstraße im Zuge der L 3205 werden die von der Straßenplanung unterbrochenen Ortsanschlüsse

- Homburger Straße, nur in Richtung Ober-Erlenbach
- Vilbeler Straße / K 871
- Wetterauer Straße

wiederhergestellt.

Die durch den Bau der Umgehungsstraße unterbrochenen Wirtschaftswege-Verbindungen werden nach erfolgten Abstimmungen mit den zuständigen Behörden – insbesondere dem Ortslandwirtschaftsverband – durch Ergänzung und Anbindung an die Umgehung wiederhergestellt.

Für einen störungs- und unfallfreien Verkehrsablauf werden die Anbindepunkte des Wegenetzes an die Haupttrasse auf einige wenige Stellen reduziert.

#### 6.0 Landschaftsplanerische Zielkonzeption und Leitziele

Die Trasse verläuft durch ein intensiv landwirtschaftliches Gebiet, das insgesamt stark kulturbeeinflusst ist und somit bereits heute ökologische Defizite aufweist.

Der Flächenbedarf für die Umgehungsstraße, aber auch für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, bedingt erhebliche Eingriffe, vor allem für die Landwirtschaft. Andererseits haben die im Vorfeld durchgeführten Untersuchungen gezeigt, daß ohne

eine Umgehungsstraße die Verkehrsprobleme in Ober-Erlenbach nicht gelöst werden können und die gewählte Linie unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte diejenige ist, die die größte Akzeptanz aufweist.

Die Zielsetzung der landschaftpflegerischen Begleitplanung gliedert sich in drei Punkte:

1. Durch die Vermeidung von Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind die Auswirkungen der Baumaßnahme auf ein Mindestmaß zu reduzieren.
2. Sind Beeinträchtigungen unvermeidbar, werden landschaftspflegerische Maßnahmen erforderlich. Ziel ist, die gestörten Funktionen und Leistungen des Naturhaushaltes wiederherzustellen, um damit einen Ausgleich für die Eingriffe sicherzustellen.
3. Ist der Eingriff nicht ausgleichbar, werden Ersatzmaßnahmen erforderlich. Dabei ist ein funktionaler und räumlicher Bezug der Maßnahmen zu den gestörten Funktionen zu berücksichtigen, wenn auch nicht direkt am Konfliktpunkt.

Maß und Umfang der landschaftspflegerischen Maßnahmen richten sich nach der Erheblichkeit und/oder der Nachhaltigkeit der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

Um der Forderung nachzukommen, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, wurde im Rahmen des raumplanerischen Verfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, bei der insgesamt vier Varianten untersucht wurden. Die nunmehr festgelegte Trasse fand dabei bei allen Trägern öffentlicher Belange die größte Akzeptanz. Wesentliche Gründe waren hierbei, daß bei dieser Linienführung sich die folgenden Vermeidungsgesichtspunkte am besten umsetzen lassen und somit zu einer Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen beitragen.

Zu nennen sind folgende Punkte:

- weitgehend ortsferne Linienführung unter Berücksichtigung des vorhandenen Wegenetzes zur Minimierung der Zerschneidungswirkungen
- weitgehende Führung der Trasse im Einschnitt durch Absenkung der Gradienten
- zusätzlich Lärmschutzwälle im Bereich geplanter Baugebiete (z. B. „Am Hühnerstein“)
- kompletter Rückbau nicht mehr notwendiger Straßenabschnitte
- Querung des Erlenbachtals mit einem ca. 200 m langen Brückenbauwerk
- Anlage von Regenrückhaltebecken zur Entlastung der Ortskanalisation.

Dennoch verbleiben negative Auswirkungen auf die Umwelt. Diese Auswirkungen sind entsprechend den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (vgl. §§ 1 und 8 BNatG und §§ 1, 5, 6a und b und 7 HENatG) auszugleichen.

Bei der Bestimmung der erforderlichen Maßnahmen sind folgende Gesichtspunkte relevant:

- der Ort des Eingriffs
- der Zeitpunkt und die Dauer des Eingriffs
- der Betroffene des Eingriffs
- die Funktionen und Leistungen des Naturhaushaltes
- die Veränderung des Landschaftsbildes.

Dies bedeutet, daß neben einem quantitativen Ausgleich auch qualitative Ausgleichselemente geschaffen werden müssen. Darüber hinaus ist die durch die Flächenmehrversiegelung eintretende Funktionsminderung des Naturhaushaltes angemessen auszugleichen.

Im vorliegenden Fall handelt es sich im wesentlichen um die Inanspruchnahme von Ackerflächen sowie in geringem Umfang um Grünlandflächen, Straßenrandflächen, Baumhecken und landwirtschaftliche Wege.

Da die Mehrversiegelung nicht durch Entsiegelungsmaßnahmen ausgeglichen werden kann, muß durch die Gesamtmaßnahme eine ökologische Aufwertung der Bodennutzung erzielt und ein neugestaltetes Landschaftsbild geschaffen werden.

Dies ist durch die Erhöhung der strukturellen Vielfalt durch die Baum- und Heckenanpflanzungen und die neu anzulegenden Obstbaumwiesen gewährleistet.

Durch den Wechsel von lichten Baumreihen und Heckenanpflanzungen wird eine abwechslungsreiche Streckenführung erzielt. In ausgewachsenem Zustand wird diese Bepflanzung zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes und zu einer optischen Verknüpfung des Ortes mit der umgebenden Landschaft führen. Durch die Hecken-, Baumpflanzungen und Obstbaumwiesen werden darüber hinaus ökologisch wirksame Vernetzungsstrukturen geschaffen.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen wird der Eingriff innerhalb der Grenzen des Geltungsbereiches ausgeglichen.

## 7.0 Altlasten

Im Geltungsbereich sind weder Altlasten noch Altablagerungen bekannt. Es gibt auch keine Hinweise auf entsprechende Verdachtsflächen.

## 8.0 Hinweis auf weitere Planungen

Für die Ostseite der BAB A 5 existiert ein Planfeststellungsbeschluß vom 24.06.1996 für die Errichtung einer Lärmschutzanlage. Diese Maßnahme wird derzeit realisiert.

Gleichzeitig zur vorliegenden Umgehung Ober-Erlenbach wird auch das Bebauungsplanverfahren für die Umgehungsstraße Ober-Eschbach eingeleitet.

## 9.0 Aufstellungsverfahren

In die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden als rechtsverbindliche Bestandteile einbezogen:

1. Bebauungsplanurkunde als Lageplan M 1 : 1000, Teilpläne 1 bis 5, mit Begründung
2. die Lagepläne Blatt 1 bis 5 des „Landschaftspflegerischen Begleitplanes, Maßnahmenplan“, M 1 : 1000
3. die Beschreibung der erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen

Bad Homburg v. d. Höhe, 04.01.2000

gez. R. Wolters

.....  
R. Wolters  
Oberbürgermeister

gez. J. Hölz

.....  
J. Hölz  
Fachbereichsleiter