

Stadt Neu-Anspach

BESCHLUSS

der öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung

vom Dienstag, den 11.09.2012.

3.3 **Bebauungsplan Heisterbachstraße, 4. BA**

1. Beschlussfassung zu den im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 und der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs.

2

BauGB eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen

2. Beschluss über die erneute Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die erneute Einholung der

Stellungnahmen gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Vorlage: 207/2012

Stellungnahme des Bau-, Planungs- und Wirtschaftsausschusses

Für den BPWA empfiehlt Stadtverordneter Heinz Buhlmann als Punkt 4 aufzunehmen, dass nach Inbetriebnahme die Ortsdurchfahrten Westerfeld und Hausen-Arnsbach für den Schwerlastverkehr gesperrt werden sollen.

Beschluss:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, zum Bebauungsplanverfahren Heisterbachstraße 4. BA die in Fettdruck und Kursivschrift dargestellten Beschlussempfehlungen zu den im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs 2 und der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen der Stadt Neu-Anspach abzugeben.

I. Anregungen Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

1. Abwasserverband Oberes Usatal

Schreiben vom 13.06.2012

Hiermit nimmt der Abwasserverband Oberes Usatal Stellung zu dem o.g. Bebauungsplan.

In der Abgrenzung des Geltungsbereiches liegen Verbandssammler des AWV (siehe Anlage).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Diese Sammler müssen durch den Auftraggeber vor und nach der Baumaßnahme durch eine Videobefahrung in ihrem Zustand erfasst werden, um mögliche Schäden vor und nach der Bauzeit zu erkennen. Kosten der Videobefahrung und mögliche Kosten von auftretenden Schäden am Verbandssammler sind vom Auftraggeber zu übernehmen. Die Videoaufnahmen vor und nach der Baumaßnahme sind dem AWV nach erfolgter Befahrung zur Verfügung zu stellen.

Der Anregung wird entsprochen..

Die Kanalabschnitte, die befahren werden müssen, sind mit dem AWV vor Beginn der Baumaßnahme abzustimmen.

Der Anregung wird entsprochen.

Kanalanschlüsse an den Verbandssammler sind nur nach vorheriger Antragstellung und Genehmigung durch den AWW möglich.

Der Anregung wird entsprochen.

Sofern Kanalanschlüsse an den Verbandssammler erforderlich werden, werden diese entsprechend frühzeitig beim Abwasserverband beantragt.

Des Weiteren befindet sich im Bereich der Baumaßnahme die Stromzuleitung zum RÜB Eisenbachtal (siehe Anlage).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zur Berücksichtigung bei Bauplanung und – ausführung in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

2. BUND Kreisverband Hochtaunus Schreiben vom 02.07.2012

Zu den vom Planungsbüro Fischer im Auftrag der Stadt erarbeiteten Ausführungen und Plänen nehmen wir wie folgt Stellung:

Erstens möchten wir Sie darauf hinweisen, dass das Gutachten Nr. L 7164 zu den Verkehrslärmimmissionen nicht ab dem 29.05.2012 einsehbar war, sondern erst in der 23. KW ausgelegt wurde. Es lag auch den Parlamentariern vor der Sitzung Stadtverordnetenversammlung der Stadt Neu-Anspach am 15.05.2012 nicht vor. Aus diesem Grund fordern wir Sie auf, eine erneute „Öffentliche Bekanntmachung“ unter Einhaltung aller Formalitäten vorzunehmen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Neu-Anspach wird, auch aufgrund der seitens der Unteren Naturschutzbehörde vorgetragene Anregungen sowie der geplanten Integration der Ergebnisse der Artenschutzrechtlichen Untersuchung, eine erneute Offenlage durchführen.

Nicht berücksichtigt wurde in der Hochrechnung dieses Lärmschutzgutachtens L 7164, dass weiterer Verkehr der Autobahn A3 von der Abfahrt Camberg über die B275 in Richtung Autobahn A5 zu erwarten ist. Hier werden vor allem LKWs die günstige, Mautsparende Abkürzung nehmen, was auch zu einer Verschärfung der Situation an der so genannten Peters-Pneu-Kreuzung in Bad Homburg führen wird.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie dem Kap. 6 des Gutachtens Nr. L 7164 [Schalltechnische Untersuchung, TÜV Süd] zu entnehmen ist, wurde bei den Berechnungen für den 4. Bauabschnitt und dem geänderten Bereich der K 723 die Prognosezahlen 2020 der Mociety GmbH für den Planfall 2 nach der Realisierung des 4. Bauabschnittes berücksichtigt. Dieser Planfall betrachtet den Endausbau der Heisterbachstraße mit einer durchgehenden Verbindung zwischen der Landesstraße L 3270 und der K 723. Die zu berücksichtigenden Straßenabschnitte, deren Verkehrsdaten sowie die Berechnung der Immissionspegel L_m, E nach RLS 90 können der Datenbank in der Anlage 5 des Gutachtens entnommen werden.

Inwieweit diese Prognosezahlen 2020 den vom Bund erwarteten Mehrverkehr zwischen der BAB 3 und der BAB 5 über die B 275 berücksichtigen, entzieht sich der Kenntnis der Stadt Neu-Anspach. Hinsichtlich der Genauigkeit der Verkehrszahlen ist jedoch anzumerken, dass eine Änderung des Verkehrsaufkommens um 10 % zu einer Änderung der Pegel sowohl der Emissions- wie auch der Immissionspegel um 0,4 dB (A) eine Änderung des Verkehrsaufkommens um 25 % zu einer Änderung der Pegel um 1 dB(A) führt. Selbst mit diesen Erhöhungen würden die zulässigen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung – im Bereich der vorhandenen bzw. geplanten schutzbedürftigen Bebauung sowohl im Stadtteil Hausen als auch im Stadtteil Westerfeld noch weit unterschritten.

Weiterhin fordern wir Sie auf, den Punkt 2.4.1 Gewerbegebiet der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes „Heisterbachstraße“ 4. Bauabschnitt zu ändern. Es ist unseres Erachtens aufgrund des ökologisch sensiblen Gebietes, welches bereits durch den Bau der Straße stark belastet wird, nicht akzeptabel, Tankstellen und Anlagen für sportliche Zwecke zuzulassen. Wir fordern Sie auf, diese Bauten für den Bereich der Verlängerung der Heisterbachstraße auszuschließen. Derartige Einrichtungen sind mit außerordentlich hohem An- und Abfahrtsverkehr verbunden und im Schadens- oder Unglücksfall ist für Tankstellen mit einer nicht hinnehmbaren Gewässerverschmutzung zu rechnen. Wir verweisen hier auf das in wenigen Kilometern Abstand beginnende FFH-Gebiet.

Der Anregung wird entsprochen.

Die in einem Gewerbegebiet allgemein zulässigen Nutzungen Tankstellen und Anlagen für sportliche Zwecke werden ausgeschlossen.

Beim Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag fehlt unter Punkt 5.3 die Erfassung der gelegentlichen Rast der Kraniche im Frühjahr und im Herbst in dem betroffenen Gebiet. Außerdem zeugt es von keiner allzu großen Sachkompetenz in Bezug auf Rebhühner, zu erwarten, diese bei den zwei aufgeführten Begehungen nachweisen zu können. Es ist nachweisbar, dass es in dem betroffenen Gebiet mindestens drei Rebhuhn-Populationen gibt, die gesichert werden müssen durch Buschwerk und geschützte Durchgänge unter der Heisterbachstraße. Es muss weiterhin verhindert werden, dass die vorhandenen Fledermäuse durch die geplanten Durchgänge zum Flug auf die Straße und damit vor den Verkehr geleitet werden.

Die Hinweise werden zurückgewiesen.

Die Erfassungen bezogen sich vorrangig auf die Brutvögel. Da das Gebiet von seiner Struktur und Störungsintensität her kaum als regelmäßiger Rastplatz geeignet erscheint und im Vorfeld der Untersuchungen auch keine Hinweise auf eine Nutzung des Bereichs zwischen Westerfeld und Hausen-Arnsbach als Kranichrastplatz vorlagen, wurde auf derlei Erhebungen verzichtet.

Der Gutachter hat selbst über mehrere Jahre ehrenamtlich Rebhühner kartiert. Wie im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag dargestellt, wird das Vorkommen des Rebhuhns trotz fehlender eigener Nachweise nicht ausgeschlossen. Da erst nach Erstellung des Fachbeitrages im April 2012 genauere Angaben zur Verortung der Rebhuhn-Vorkommen vorlagen, werden diese konkreten Angaben in der fortgeschriebenen Fassung des Fachbeitrags entsprechend berücksichtigt. Die Reviere der Rebhühner sind durch die Planung nicht direkt betroffen und liegen auch außerhalb der sog. Effektdistanzen. Die Zerschneidungswirkung der Straße wird durch geräumig dimensionierte Durchlässe einschließlich der Anpflanzung von Leitstrukturen minimiert. Dort, wo von Fledermäusen genutzte Transferstrecken bestehen, werden Leitstrukturen angepflanzt und diese durch technische Zwischenlösungen ergänzt, um ein Aufsteigen der Fledermäuse zu erreichen, so dass sie den Verkehr in ausreichender Höhe überfliegen. Auch kann der geplante Kaltluft- und Wildtierdurchlass von den Fledermäusen genutzt werden.

Da die Planung der Heisterbachstraße im Konflikt mit der ökologischen Wertigkeit des betroffenen Raumes bereits im Umweltbericht zum Entwurf des Regionalen Flächennutzungsplans im Jahr 2009 als erheblich eingestuft wurde, fordern wir Sie auf, die Auswirkungen durch Gestaltung der Straße und Anpflanzungen von geeigneten Büschen und Bäumen so gering wie nur möglich vorzunehmen. Unseres Erachtens sind die bisher aufgeführten Maßnahmen bei Weitem nicht ausreichend.

Der Anregung wird nicht entsprochen.

Unter den naturschutzfachlichen Gesichtspunkten werden die erheblichen Auswirkungen der Straße durch verschiedene Maßnahmen so weit wie möglich minimiert. Dazu zählen die spezielle Gestaltung der Gewässerdurchlässe, die zusätzliche Einrichtung eines Durchlasses für Tiere und den Kaltluftabfluss mit der Anpflanzung von Leitstrukturen und die Einrichtung von Fledermaus-Überflughilfen. Das betroffene Gebiet ist zudem als

Erholungsraum anzusprechen, der aufgrund der „Durchschaubarkeit“ der Landschaft an Wert gewinnt. Der Straßendamm wird diese Durchschaubarkeit einschränken. Durch eine mehr oder weniger flächendeckende Bepflanzung des Straßenbauwerks, insbesondere an der Böschungsoberkante, zur Kaschierung der optischen und akustischen Effekte des Verkehrs, würde die Kulissenwirkung noch zusätzlich verstärkt. Es ist daher vorgesehen, keine flächendeckenden, sondern aufgelockerte Anpflanzungen vorzunehmen, um die Gestaltung besser an das ansonsten offene Landschaftsbild anzupassen. Die Festsetzungen im Bebauungsplan zur Gestaltung der Straße sind daher ausreichend.

Wir fordern Sie weiterhin auf, das am Häuserbach liegende amtlich festgestellte Überschwemmungsgebiet durch eine die Ufer überspannende Brücke zu queren. Das zurzeit vorgesehene Dammbauwerk wird das Jahr für Jahr größer werdende Überschwemmungsgebiet so beeinflussen, dass die geplante Retentionsfläche bei längerem Starkregen nicht ausreichen wird.

Der Anregung wird nicht entsprochen.

In enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und der Unteren Wasserbehörde wurde ein Maulprofil gewählt, dessen Querschnitt größer ist als das was Gegenstand des Bebauungsplan-Entwurfes (Planstand 03.04.2012) war. In diesem Zusammenhang wurde auch festgelegt, dass der verlorengelassene Retentionsraum an anderer Stelle geschaffen wird. Eine Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde ist erfolgt. Das Thema wurde insofern in gebotener Sorgfalt überprüft und abgestimmt, so dass an dieser Stelle kein weitergehender Handlungsbedarf besteht.

Um die Anwohner der Wohngebiete im Osten von Hausen-Arnsbach und im Westen von Westerfeld - besonders die des Baugebietes Westerfeld-West - besser zu schützen, erwarten wir weiterführende Lärmschutz-Maßnahmen als im Plan vorgesehen. Besonders im Bereich der Querung der Taunusbahn fordern wir Sie auf, Lärmschutzwände oder Ähnliches entlang der Straße zu planen und zu verwirklichen.

Der Anregung wird nicht entsprochen.

Wie die Untersuchungen aufzeigen, werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung – im Bereich der vorhandenen bzw. geplanten schutzbedürftigen Bebauung sowohl im Stadtteil Hausen als auch im Stadtteil Westerfeld weit unterschritten. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aktiver oder passiver Art im Zusammenhang mit dem Straßenneubau besteht daher nicht.

Weiterhin ist es unseres Erachtens unabdingbar, die geplante Trasse im Bereich der Feuchtbrache entweder in westliche oder in östliche Richtung so zu verlegen, dass diese nicht tangiert wird.

Der Anregung wird nicht entsprochen.

Die Trassenführung wurde so gewählt, dass die angesprochene und in den Bebauungsplan integrierte Feuchtbrache möglichst wenig angeschnitten wird. Im Zuge der Planfassung für die 2. Offenlage werden in diesem Zusammenhang die bestehenden Biotopflächen erweitert und entsprechende Festsetzungen zum Erhalt und zur weiteren Aufwertung getroffen. Darüber hinaus trifft der Bebauungsplan Festsetzungen für Leitstrukturen im Zusammenhang mit dem vergrößerten Durchlass,

3. Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, Schreiben vom 02.07.2012

Gegen das o. g. Vorhaben bestehen seitens Hessen Mobil keine Einwände.

Fachliche Hinweise

Für die Maßnahme am Kreisverkehr K 723/Verbindungsstraße ist auf Grundlage der genehmigten Planung eine Verwaltungsvereinbarung mit dem Straßenbaulastträger (Hochtaunuskreis) rechtzeitig abzuschließen. Mehraufwendungen für Erhaltung und Unterhaltung der Flächen sind

gemäß den Ablöserichtlinien abzulösen.

Der Anregung wird entsprochen.

Die Stadt Neu-Anspach wird sich frühzeitig mit Hessen Mobil in Verbindung setzen und eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung schließen.

Die Kosten für die geplante Maßnahme sind veranlasserbedingt von der Stadt Neu-Anspach zu tragen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Gegen den Straßenbaulastträger der klassifizierten Straßen bestehen keine Ansprüche auf Durchführung von Schutzmaßnahmen aufgrund des BImSchG.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Parallel zu dem hier vorliegenden Aufstellungsverfahren wurde eine Schalltechnische Untersuchung eingeholt die zum Ergebnis hatte, dass nach Inbetriebnahme der Straße kein immissionsschutzrechtlicher Konflikt zu den angrenzenden Wohngebieten besteht.

4. Hochtaunuskreis – Verwaltungssteuerung, Organisation, Demografie und Statistik Schreiben vom 24.06.2012

Zu dem o.g. Bebauungsplan wird seitens des Kreisausschusses des Hochtaunuskreises folgende Stellungnahme abgegeben:

Vom Fachbereich Ländlicher Raum werden die öffentlichen Belange der Landwirtschaft/Feldflur vertreten. Hierin sind Aufgaben der Landschaftspflege enthalten. Des Weiteren werden die öffentlichen Belange des Forstes wahrgenommen. Aus dieser Sicht wird zu der vorliegenden Bauleitplanung wie folgt Stellung genommen:

Mit dem oben genannten Bebauungsplan beabsichtigt die Stadt Neu-Anspach die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen, um den Lückenschluss zwischen der L 3270 und der K 723 vollziehen zu können.

Gegenüber dem Vorentwurf aus dem Jahr 2010 wurde die Trassenführung etwas modifiziert. Insbesondere wird die Taunusbahn jetzt mittels einer Dammschüttung über- und nicht mehr unterführt. Diese Entscheidung beruht auf Kostengründen sowie auf bestehenden hydrologischen Schwierigkeiten.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Aus Sicht der öffentlichen Belange der Landwirtschaft ist auf den mit der Planung in Verbindung stehenden Verbrauch von 9,4 ha überwiegend landwirtschaftlich genutzter Fläche aufmerksam zu machen, von denen jedoch ca. 1/3 in landwirtschaftlicher Nutzung als extensives Grünland verbleibt. Hierbei handelt es sich um die durch die Trassenführung verursachten Anschnittflächen, die in den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit aufgenommen wurden und der teilweisen Kompensation der Maßnahme dienen.

Vor dem Hintergrund der überregionalen Funktion, die die Straße haben wird und der prognostizierten Frequentierung in Höhe von ca. 11.000 Fahrzeugen im mittleren Abschnitt innerhalb von 24h, wird diese Betroffenheit im vorliegenden Fall zurückgestellt.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Naturschutzrechtlich verbleibt ein Defizit von 46.723 Biotopwertpunkten, welches über den im 3. Bauabschnitt verbliebenen Biotopwertüberhang von 298.475 Punkten kompensiert werden soll. Gemäß den vorhandenen Altunterlagen sollte der Biotopwertüberhang dem Ökokonto der Stadt

Neu-Anspach seinerzeit gutgeschrieben werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die bestehenden Entwässerungssysteme wie Drainagen und Sammler in ihrer Funktion unbedingt zu erhalten sind.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die bestehenden Entwässerungssysteme werden soweit wie möglich erhalten.

Aufgrund der in der Planphase erfolgten intensiven Abstimmung mit dem Ortslandwirt und der Berücksichtigung der in der ersten Beteiligung vorgetragenen Änderungswünsche, ergeben sich zu der jetzigen Entwurfsfassung keine weiteren Anregungen.

Seitens des Fachbereichs Wasser- und Bodenschutz bestehen keine prinzipiellen Bedenken gegen den offengelegten Bebauungsplan.

Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Wasserwirtschaft

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich 2 Oberflächengewässer, die von der Trasse der Straße gekreuzt werden. Dies sind der Häuserbach und der Arnsbach. Aus den Darstellungen des B-Plans lassen sich unmittelbar bzw. mittelbar 3 Tatbestände ableiten, die (zusätzlich) eine wasserrechtliche Genehmigung erfordern:

- Überbauung eines Oberflächengewässers
- Eingriff in ein Überschwemmungsgebiet
- Einleitung von Abwasser in ein Oberflächengewässer

Beide Gewässer sind von der Straße bzw. dem Dammbauwerk zu überqueren und bedürfen nach § 22 Hessischem Wassergesetz (HWG) einer Genehmigung. Entsprechende Planungen liegen dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz vor.

Diesbezüglich ist auf unterschiedliche Dimensionsangaben zu den Durchlassbauwerken in der Begründung zum B-Plan und den wasserrechtlichen Antragsunterlagen hinzuweisen. In den wasserrechtlichen Antragsunterlagen sind, nicht aus wasserwirtschaftlichen Erfordernissen resultierend, deutlich größere Durchlässe vorgesehen. Aufgrund der Dimensionen der 3 Durchlässe (2 x Gewässer- und 1 x Kaltluftführung), wäre über eine Darstellung im Planwerk nachzudenken.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Umweltbericht zu dem hier vorliegenden Bebauungsplan (Stand 2. Offenlage) wird detaillierter auf die z. T. erfolgte Neudimensionierung der Maulprofile und Durchlässe eingehen.

Weiterhin sind in der Begründung zum B-Plan Angaben zur Entwässerung gemacht, die nicht den dem Fachbereich Wasser- und Bodenschutz aktuell vorliegenden Antragsunterlagen zur Einleitung des „Straßenabwassers“ in den Arnsbach entsprechen. Auch sind im Planwerk entgegen den Antragsunterlagen zwei Regenrückhaltebecken dargestellt.

Der zur Genehmigung vorgestellte Ersatzretentionsraum für den Dammkörper im offiziell festgestellten Überschwemmungsgebiet des Häuserbachs fehlt hingegen im B-Plan.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der 2. Entwurf des Bebauungsplanes wird entsprechend aktualisiert, die abweichenden Darstellungen resultieren daraus, dass die eingereichten Genehmigungsunterlagen jünger waren als der Planstand des Bebauungsplan-Entwurfes (03.04.2012). Diesem Umstand wird mit der 2. Offenlage abgeholfen, so dass die in Rede stehenden Unterlagen kongruent sind.

Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass im Umweltbericht und in der Begründung mit Bezug zum Eingriff in das Überschwemmungsgebiet jeweils Paragraphen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) bzw. des HWG in der alten Fassung (31 bzw. 14) zitiert werden. Eine Aktualisierung der relevanten Paragraphen aufgrund „neuer Wassergesetze“ erscheint erforderlich. Gleiches gilt für den gesetzlichen Bezug der Thematik Gewässerrandstreifen.

***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die Begründung redaktionell angepasst.***

In Bezug auf den Gewässerrandstreifen ist darauf hinzuweisen, dass die gesetzlichen Regelungen zum Gewässerrandstreifen (§ 38 WHG bzw. § 23 HWG) unabhängig von Ausweisungen und/oder textlichen Festsetzungen im B-Plan gelten. So sind u. a. die Verbote des § 38 WHG immer zu befolgen. Textliche Festlegungen zu 5 m breiten Uferstrandstreifen (Ziffer 2.1.2 2. Absatz; Sukzessionsflächen) in einem ausgewiesenen 10 m breiten Korridor (mit dem Entwicklungsziel naturnaher Bachverlauf mit beidseitigem Uferstrandstreifen) „ersetzen“ nicht die genannten Paragraphen, sondern stellen nur ein weiteres Mittel zum Zweck dar.

***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die getroffenen Festsetzungen ergänzen die im Hessischen Wassergesetz getroffenen Regelungen.***

Bodenschutz

Aus fachlicher Sicht ist eine Auseinandersetzung mit dem Schutzgut Boden im Umweltbericht nur unzureichend gefolgt. So sind die Darlegungsinhalte des Umweltberichts (vergleiche z.B. Prüfkatalog 5 der Arbeitshilfe „Bodenschutz in der Bauleitplanung“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz) nur rudimentär bearbeitet worden.

***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Das Thema Schutzgut Boden wird im Umweltbericht weitergehend thematisiert ohne das hieraus voraussichtlich ein Änderungsbedarf für die Planung ansteht.***

Allgemeine Einschätzung

Die im B-Plan und dessen Begründung sowie die im Umweltbericht getätigten Aussagen sind nachvollziehbar. Die abzusehenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser und Boden bei Umsetzung der Maßnahme erscheinen vertretbar.

Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Seitens des Fachbereichs Leitstelle Umwelt wird wie folgt Stellung genommen:

Wie in der Begründung aufgeführt, fanden im Vorfeld Vorabstimmungen mit dem Fachbereich Leitstelle Umwelt statt. In diesen Gesprächen wurde insbesondere die Zerschneidungs- und Barrierewirkung des Dammes hervorgehoben. In der Begründung wird auch darauf hingewiesen, dass im Umweltbericht diese Thematik behandelt wird und geeignete Maßnahmen aufgezeigt werden, die Trennwirkungen aufzuheben. Die Dimensionierung soll nicht nur anhand hydraulischer Notwendigkeiten erfolgen, sondern auch hinsichtlich ökologischer Notwendigkeiten.

Im Umweltbericht und auch im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag werden jedoch weder die Auswirkungen ausreichend ermittelt, noch Maßnahmen zur Minderung bzw. zur Kompensation herausgearbeitet. Dementsprechend existieren auch keine Festsetzungen.

Wie folgend für die einzelnen Schutzgüter dargelegt, sind nach unserer Einschätzung und nach der Recherche von Fachliteratur zu dieser Thematik, die auf S. 14 der Begründung genannten Dimensionierungen und die Anzahl der Durchlässe nicht ausreichend! Diesbezüglich ist nachzuarbeiten und die Festsetzungen entsprechend anzupassen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Neu-Anspach hatte bereits im Rahmen der Entwurfsoffenlage beschlossen eine (eingeschränkte) weitere Beteiligung durchzuführen, durch die die aktualisierten Ergebnisse der naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Erhebungen sowie der Fortgang des wasserrechtlichen Verfahrens Eingang finden sollen. Vorliegendes Missverständnis beruht darin, dass der Abstimmungstermin der hier angesprochen wurde, nach dem letzten Planstand der Entwurfsunterlagen stattfand (Planstand 03.04.2012). Die Entwurfsunterlagen sind in der Fassung des erfolgten Entwurfs- und Offenlagebeschlusses in die Beteiligungsverfahren gebracht worden. Die hier angemahnte Aktualisierung erfolgt wie geplant in der hiermit vorliegenden 2. Offenlage des Bebauungsplan-Entwurfes.

Im Umweltbericht fehlen Ausführungen zu den in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten. Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes ist sehr kurz ausgefallen. Des Weiteren sind die Aussagen zum Monitoring nicht ausreichend. Es ist eine ökologische Baubegleitung vorzusehen, die neben der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen auch Maßnahmen hinsichtlich des Bodenschutzes kontrolliert.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird bereits unter Vorbemerkungen auf die bestehenden Trassenführungen eingegangen. Die Stadt Neu-Anspach befasst sich seit nunmehr rd. 10 Jahren mit der Planung der Heisterbachstraße und den unterschiedlichen Trassenführungen. Der 3. BA ist bereits realisiert, der 4. BA wurde zwischen Vorentwurf und Entwurf dahingehend umgeplant, dass die Trasse nicht mehr wie ursprünglich vorgesehen unter der Bahn sondern über der Bahn läuft. Dies war begründet in der Grundwassersituation so wie in der expliziten Würdigung wasserrechtlicher Belange. In dem Zusammenhang wurde auch über eine mögliche Trassenvariante 5 mit Netzanschluss an der L 2170 nachgedacht; diese wurde dem ASV vorgestellt. Die Trasse wäre nach dem Gewerbegebiet Feldchen in östliche Richtung abgeschwenkt und nördlich von Westerfeld verlaufen.

Die Variante musste allerdings verworfen werden, da das ASV die Förderfähigkeit verneinte. Insofern verbleibt die hiermit vorliegende Trasse, die in mehreren Abstimmungsgesprächen, an denen auch die Untere Naturschutzbehörde teilgenommen hat, zur Diskussion gestellt wurde und im Endeffekt als machbar gebilligt wurde. Nichts desto Trotz wird das entsprechende Kapitel auch in den Entwurf des Bebauungsplanes Eingang finden. Gleiches gilt für die Fortentwicklung der Aussagen zum Monitoring.

Kaltluft

Wie im Kapitel 2.1 des Umweltberichts aufgeführt, ist der Bereich zwischen Westerfeld und Hausen-Arnsbach als „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktion“ im RegFNP ausgewiesen. Gemäß den Grundsätzen G4.6-2 sollen die Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete sowie die Kalt- und Frischluftabflussschneisen gesichert, offen gehalten und soweit erforderlich, wiederhergestellt werden. Diese Gebiete sind als „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktion“ ausgewiesen und sollen von Bebauung und anderen Maßnahmen, die die Produktion bzw. den Transport frischer und kühler Luft behindern, freigehalten werden. Die Ausweisungen beruhen u. a. auf einem Kaltluftsimulationsmodell. Auch in der SUP (Strategische Umweltprüfung) wird die Auswirkung auf den Kaltlufthaushalt aufgeführt.

Der Gutachter sieht in Kapitel 3.3 des UB zwar Behinderungen des Kaltluftabflusses, rechnet jedoch aufgrund der lufthygienisch unproblematischen Situation in der Ortslage Westerfeld nicht mit nennenswerten Beeinträchtigungen. Dies ist unsererseits nur sehr schwer nachvollziehbar. Eine detaillierte Begründung für diese Aussage sucht man vergebens. Zu bioklimatischen Auswirkungen werden überhaupt keine Aussagen getroffen. Ebenso wird das durch den Kaltluftstau erhöhte Frostrisiko nicht weiter betrachtet. Von einer in der Begründung angekündigten „besonderen Beachtung“ des Kaltluftabflusses im Umweltbericht kann nicht die Rede sein.

In einem Fachbericht von MOLDENHAUER & LORENZ (2004): „Kaltluft für Teilgebiet Osterzgebirge“,

beschreiben diese, das sowohl quer zur Talsohle verlaufende Hindernisse, als auch solche die hangparallel verlaufen, einen markanten Kaltluftstau auslösen. Auf die Bedeutung von Kaltluftgebieten und die Auswirkungen weisen auch die Studien von GERST, BUBENZER & MÄCHTLE (2011) „Die Klimarelevanz von Bodeninanspruchnahmen“ hin.

Nach Beobachtungen von KING (1973) kann die Ausbildung derartiger Kaltluftstaus durch Durchlässe von mindestens 10 m Breite wirksam unterbunden werden. Leider ist in der vorliegenden Planung keine derartige Maßnahme vorgesehen! - Warum?

Sollten keine derartigen Durchlässe vorgesehen und entsprechend festgesetzt werden, ist eine Zusatzbewertung für die Klimawirkungen gemäß KV (Kompensationsverordnung) durchzuführen, da das „Standardverfahren“ der KV nicht ausreichend ist, um den Eingriff, aber auch um die Kompensation zu ermitteln und damit zu einer erheblich unvollständigen Bewertung führt.

Für die weitere Bearbeitung wird hinsichtlich dieser Thematik die Sichtung und Berücksichtigung nachfolgender Fachliteratur nahe gelegt:

MOLDENHAUER & LORENZ (2004): „Kaltluft für Teilgebiet Osterzgebirge“, im Auftrag des Sächsischen Landesamtes für Umwelt und Geologie

KING (1973): Untersuchungen über kleinräumige Änderungen des Kaltluftflusses und der Frostgefährdung durch Straßenbauten

GERST, BUBENZER & MÄCHTLE (2011) „Die Klimarelevanz von Bodeninanspruchnahmen“

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Ausführungen im UB und die Darstellung des geplanten Kaltluftdurchlasses werden entsprechend ergänzt. Die Darstellung fehlte in den vorgelegten Unterlagen, da ein entsprechendes Abstimmungsgespräch mit Straßenplanern, Planungsträgern und Stadt erst nach Erstellung der Unterlagen stattfand. Eine Zusatzbewertung nach KV erübrigt sich damit.

Tiere

In Kapitel 2.1 des Umweltberichts wird dargestellt, dass die geplante Trasse durch einen Bereich mit „Ökologisch bedeutsamer Flächennutzung mit Flächen für Maßnahmen, zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ liegt, dessen Darstellung mit „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ überlagert ist.

„Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft“ sollen als ergänzende Bestandteile eines regionalen Biotopverbundes gesichert und entwickelt werden. Dieser Verbund wird durch die Trasse zerschnitten. Je nach Tierart kann der Damm nicht überwunden werden bzw. ist die Querung der Straße mit einem erhöhten Tötungsrisiko verbunden. Die geplanten Durchlässe sind nicht ausreichend dimensioniert, um die Zerschneidungswirkung zu vermeiden. Auch in der SUP sind die Auswirkungen auf den Biotopverbund aufgeführt.

Aufgrund der erheblichen Zerschneidungs- und Barrierewirkung ist das „Standardverfahren“ der KV nicht ausreichend, um den Eingriff, aber auch um die Kompensation zu ermitteln und dies zu einer erheblich unvollständigen Bewertung führt. Für die Zerschneidung ist eine Zusatzbewertung gemäß KV durchzuführen. Zu bewerten ist die Zerschneidung vor dem Eingriff vorhandener Vernetzungsbeziehungen. Der Umfang ist nach den ersparten Kosten für den Bau von Ersatzlebensräumen bzw. für den Bau von Unter- oder Überführungen oder Ersatzzuwegungen zu errechnen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Der Umweltbericht wird um Ausführungen zum Biotopverbund ergänzt. Da einerseits die Gewässerdurchlässe größer dimensioniert werden, um auch für einige Tierarten durchgängig zu sein und ein eigener großer Durchlass für Wildtiere und Kaltluft in der Planung berücksichtigt wird, wird die Lebensraumzerschneidung soweit möglich minimiert.

Eine zusätzliche Bewertung, die aus der Berücksichtigung eingesparter Kosten für den Bau von Durchlässen oder Ersatzlebensräumen resultiert, erübrigt sich damit.

Schalenwild

Die geplante Dammschüttung führt nicht zuletzt auch zu einer Zerschneidung des Lebensraumes für Nieder- und Schalenwild. In Verbindung mit einer Überquerung der Trasse durch diese Tiere kann es zwangsläufig zu Kollisionen kommen, die ein Gefahrenpotential für Mensch und Tier darstellen. Geeignete Durchlässe können ein derartiges Risiko minimieren. Hierzu eignen sich Durchlässe welche eine relative Enge (Breite x Höhe: Länge) mit einem Wert von mind. 1,0 -1,5 besitzen. Die Breite und Höhe sollten dabei mindestens 4 m betragen (OLBRICH 1984). Überdies erscheinen Leitstrukturen wie Feldgehölze aber auch Wildzäune für unabdingbar. Die in den Planungsunterlagen dargestellten Durchlässe sind demnach unterdimensioniert! Angaben zu etwaigen Leitstrukturen sucht man ebenfalls vergebens!!

Für die weitere Bearbeitung wird hinsichtlich dieser Thematik die Sichtung und Berücksichtigung nachfolgender Fachliteratur nahe gelegt:

- (OLBRICH 1984): Untersuchungen der Wirksamkeit von Wildwarnreflektoren und der Eignung von Wilddurchlässen. Zeitung Jagdwissenschaft 30.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Angaben zur Lage und Dimensionierung des geplanten Wild- und Kaltluftdurchlasses und zur Anlage von Leitstrukturen werden im Umweltbericht ergänzt. Die relative Enge des geplanten Durchlasses beträgt $([10,01 \times 7,37] / 44,50) = 1,65$ und ist damit ausreichend.

Fledermäuse

Die Erfassung der Fledermäuse erfolgte im Offenlandbereich zwischen Westerfeld und Hausen-Arnsbach. Festgestellt wurden vier Arten bzw. Artenpaare, die zu den Gebäude- oder Baumhöhlenbewohnern zählen. Hinweise auf Quartiere wurden nicht gefunden. Als Auswirkung wird deshalb nur die Zerschneidung der Leitstrukturen betrachtet. Vom Gutachter wird ein potentiell erhöhtes betriebsbedingtes Gefährdungspotential gesehen. Zur Entschärfung schlägt der Gutachter eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h und die Schaffung einer Überflughilfe vor.

Unsererseits wird davon ausgegangen, dass vom Vorhabensträger nicht vorgesehen ist, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen. Die als Überflughilfe festgesetzten Gehölzpflanzungen werden nicht als ausreichend betrachtet, um das Gefährdungspotential zu entschärfen. Insbesondere bei der Brücke über die Bahn werden die Fledermäuse auf die Straße zugeleitet. In Höhe der Brücke fehlen jedoch Gehölze, so dass das Tötungsrisiko hier sogar erhöht wird. Des Weiteren ist bei den Pflanzungen keine Staffelung festgesetzt, so dass die Bäume z.B. am Böschungsfuß stehen können und Sträucher direkt an der Fahrbahn, so dass auch hier die Fledermäuse direkt in den Verkehr geleitet werden. Neben der Ausgestaltung ist zu beachten, dass die Wirksamkeit von Gehölzen als Überflughilfe erst ab einer gewissen Entwicklungsstufe gegeben ist. Nach der Pflanzung ist die Struktur zu lückig und wenig dicht. Aufgrund der Dammlage und der Breite der Straße sind Gehölzpflanzungen als Hop-Over nach BRINKMANN ET AL (2008) nur bedingt geeignet.

Querungshilfen sind aber unerlässlich. Anhand der durchgeführten Erfassung kann nicht gesagt werden, wie sich die Straße auf die Funktionszusammenhänge auswirkt. Es ist nicht bekannt, wo sich Wochenstuben, Einzelquartiere, Jagdhabitats, Winterquartiere befinden und wo die verbindenden Flugwege genau liegen. BRINKMANN ET AL (2008) weisen in ihrem Leitfaden darauf hin, dass sich bei Neubauplanungen von Straßen die Frage stelle, inwieweit eine durch das Vorhaben zusätzlich verursachte Mortalität den Erhaltungszustand der lokalen Populationen beeinflusst. Der Verkehrstod von nur wenigen adulten Individuen/Jahr können Fledermausbestände spürbar verringern.

In dem Leitfaden wird die Empfindlichkeit gegenüber Zerschneidung und Licht für die im Untersuchungsraum vorkommende Große bzw. Kleine Bartfledermaus und die Fransenfledermaus als hoch angegeben. Querungshilfen als Vermeidungsmaßnahmen sind mit hoher bzw. mit

mittelhoher Priorität erforderlich. Bei der Zwergfledermaus ist die Empfindlichkeit vorhanden bis gering und Querungshilfen erforderlich mit eher geringer Priorität.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Im Umweltbericht (UB) wird vorgeschlagen, die Geschwindigkeit zu reduzieren oder Überflughilfen einzurichten. Da eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht realistisch erscheint, wird die Gestaltung der Überflughilfen unter Berücksichtigung der Hinweise (Staffelung, technische Übergangslösungen) im UB konkretisiert.

Für Trassen in Dammlage werden Durchlässe zur gefahrlosen Unterquerung als geeignet erachtet. Für die Wirksamkeit entscheidend ist jedoch neben der Dimensionierung auch die Anbindung. Zur Dimensionierung wird auf den Leitfaden von BRINKMANN ET AL (2008) verwiesen. Durch gezielte Anbindung der Durchlässe mit linearen Gehölzstrukturen sind die Fledermäuse zu den Durchlässen zu leiten, damit sie dort gefahrlos die Trasse unterqueren können. Grundsätzlich sollte die Trasse für eine oberirdische Überquerung unattraktiv gestaltet werden. Deshalb ist die Festsetzung 2.3.1 (auf 1/3 bis 1/2 der Böschung Gehölzpflanzungen) zu überarbeiten und zu konkretisieren. Es ist zu beachten, dass für die Funktionstauglichkeit einer Leitstruktur eine rechtzeitige Pflanzung entscheidend ist. Eine Neuanlage von Gehölzstrukturen, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer Straße bereits eine Leitstruktur bilden muss, sollte mindestens 2 bis 3 Jahre Vorlauf haben. Ggf. sind technische „Zwischenlösungen“ vorzusehen.

Anhand der derzeitigen Unterlagen und Planungen kann ein Eintritt der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die artenschutzrechtlichen Verbote nicht „weggewogen“ werden können, sondern die Entscheidung der zuständigen Behörde obliegt. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass bei Eintritt der Verbotstatbestände eine Ordnungswidrigkeit, ggf. eine Straftat begangen wurde. Des Weiteren ist dann der Eintritt eines Umweltschadens zu überprüfen.

Aussagen zu Monitoring und Risikomanagement fehlen völlig und sind zu ergänzen.

Für die weitere Bearbeitung wird hinsichtlich dieser Thematik die Sichtung und Berücksichtigung nachfolgender Fachliteratur nahe gelegt:

- Brinkmann, R., Biedermann, M., Bontadina, F., Dietz, M., Hintemann, G., Karst, I., Schmidt, C., Schorcht W. (2008): Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse. - Ein Leitfaden für Straßenbauvorhaben im Freistaat Sachsen. Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, 134 Seiten.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und zum Teil zurückgewiesen.

Angaben zur Anlage von Leitstrukturen werden in die Planunterlagen aufgenommen. Eine für Fledermäuse unattraktive Gestaltung der gesamten Straßenböschung durch das Fehlen von Gehölzen ist jedoch im Hinblick auf das Landschaftsbild und die Abpufferung der Belastungen für Naherholung und Anwohner nicht zielführend.

Ein zeitlicher Vorlauf der Anpflanzung von Gehölzstrukturen von 2 bis 3 Jahren vor Inbetriebnahme ist aufgrund der Priorität des Straßenbauvorhabens nicht möglich.

Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag bzw. der Umweltbericht wird um Aussagen zum Monitoring und Risikomanagement ergänzt.

Vögel

Im Hinblick auf die avifaunistischen Erhebungen bzw. Betrachtungen soll im Folgenden nur auf die beiden Arten Feldlerche und Rebhuhn eingegangen werden.

Im Hinblick auf die Ausführungen zur Feldlerche reduzieren sich die Angaben auf den direkten Einfluss der Dammaufschüttung. Hinweise auf etwaige negative Auswirkungen, die sich aus dem Betrieb der Trasse ergeben, sucht man vergebens. So reduziert sich beispielsweise die Habitatsignung für Feldlerchen in Abhängigkeit der Verkehrsdichte bei einer realistischen Anzahl von 10.000 Fahrzeugen pro Tag, in den ersten 100 m vom Fahrbahnrand um 40 % und in den fol-

genden 200 m um 10 % (GARNIEL ET AL. S.24).

Die Hinweise werden zurückgewiesen.

Wie im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag dargestellt, bestehen neben dem Lebensraumverlust für Feldlerchen durch die direkte Inanspruchnahme von Flächen weitere Lebensraumverluste durch Kulisseneffekte. Diese überlagern sich mit den betriebsbedingten Randeffekten, so dass die Reduzierung der Lebensraumeignung nicht weiter berücksichtigt werden muss.

Hinweise, wonach die offene Feldlandschaft rund um Neu-Anspach sowie die nahe Wetterau als geeignete Ausweichmöglichkeit dargestellt werden, sind nur sehr schwer nachvollziehbar, zumal davon ausgegangen werden kann, dass das selbige Habitat bereits aktuell durch eine der Biotopqualität entsprechende Feldlerchenpopulation bewohnt wird. Ein wirklicher Ausgleich kann ausschließlich über geeignete Maßnahmen zur Biotopverbesserung im direkten Umfeld im Bereich von Neu-Anspach realisiert werden. Neben den Auswirkungen durch den Straßenbau, sind auch die Summationswirkungen zu betrachten, insbesondere die durch den rechtsverbindlichen Bebauungsplan „Westerfeld West“. Wie weit bereits der Lebensraum reduziert wurde, sieht man bei einem Vergleich der Übersichtskarte mit der aktuellen Liegenschaftskarte. Bei Arten mit ungünstig- unzureichenden oder sogar ungünstig-schlechten Erhaltungszustand, deren Erhaltungszustand u. a. in schlechten Habitatbedingungen begründet ist, sind zur Heranziehung der Legalausnahme vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Grundsätzlich erlauben natürliche Bestandsschwankungen sowie Schwankungen der Brutdichte, welche von der wechselnden Flächenbewirtschaftung abhängig ist, die Annahme, dass aus überbauten Habitaten verdrängte Feldlerchen in unbesetzten Habitaten eine Ausweichmöglichkeit finden. Da aber im Zusammenhang mit anderen Projekten auch kumulative Wirkungen bestehen und mehrere Feldlerchenhabitate entfallen, werden noch in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde geeignete Flächen gesucht, die durch Maßnahmen für die Feldlerchen aufgewertet werden können. Die Sicherstellung der Maßnahmen kann dann mit den Bewirtschaftern über vertragliche Regelungen oder den Ankauf der Flächen durch die Stadt erfolgen, so dass sich eine parzellenscharfe Darstellung im Bebauungsplan erübrigt. Da die Verfügbarkeit an geeigneten Flächen jedoch eingeschränkt ist, wird auch die Möglichkeit der einer artenschutzrechtlichen Ausnahme zumindest in Betracht gezogen, um für die Planung Rechtssicherheit zu erreichen.

Im Hinblick auf die Erhebung zur Anwesenheit des Rebhuhns, ist zunächst zu bemerken, dass der Einsatz von Rufattrappen seitens der Rebhühner sehr häufig keinerlei Reaktionen der Vögel auslöst und somit nicht als Ausschlusskriterium für einen etwaigen Bestand herangezogen werden kann. Ein Bestand von bis zu 3 Brutpaaren wurde im Rahmen einer aktuellen Bestandserhebung der Uni Gießen nachgewiesen und kann sowohl von Vertretern der lokalen Naturschutzverbände als auch von uns bestätigt werden.

Die Hinweise werden zurückgewiesen.

Der Gutachter hat selbst über mehrere Jahre ehrenamtlich Rebhühner kartiert und ist daher in der Lage, die Erfolgsquote der Methode selbst einzuschätzen. Wie im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag dargestellt, wird das Vorkommen des Rebhuhns trotz fehlender eigener Nachweise nicht ausgeschlossen. Da erst nach Erstellung des Fachbeitrages im April 2012 genauere Angaben zur Verortung der Rebhuhn-Vorkommen vorlagen, werden diese konkreten Angaben in der fortgeschriebenen Fassung des Fachbeitrages entsprechend berücksichtigt

Die getroffene Aussage, wonach ein Lebensraumverlust für die Rebhühner nicht erkennbar ist, ist absolut nicht haltbar. So führt eine lärmbedingte Verschärfung der Prädatorengefahr ggf. zu populationsgefährdenden Verlusten durch potentielle Fressfeinde. Die negativen Auswirkungen des Lärms bestehen u. a. darin, dass Warnrufe maskiert werden, die nicht oder zu spät wahrgenommen werden. Für die sonst funktionierenden Abwehrstrategien bleibt den Elterntieren

keine ausreichende Zeit. Für das Rebhuhn ermittelten GARNIEL ET AL. (2007) derartige Effektdistanzen von 300m. Überdies postulieren selbige Autoren eine Abnahme der Habitategnung für Rebhühner von 25 % im Bereich der ersten 100 m entlang der Trasse.

Unter Berücksichtigung der sehr bedenklichen Populationssituation (ungünstig-schlecht) und Habitatverschlechterung stellt das angedachte Projekt in Anlehnung an die Ausführungen von TRAUTNER & Jooss (2008) durchaus als eine „erhebliche Störung“ nach § 44 BNatSchG dar.

Aussagen für Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Rebhuhnpopulation sind im Rahmen des Fachberichtes nicht getroffen.

Die Hinweise werden zurückgewiesen.

Gemäß den vorliegenden Angaben zur Verteilung der drei Rebhuhnreviere (Abstimmungsgespräch 03.05.2012) ist davon auszugehen, dass zwei davon rd. 200 m nördlich der vorhandenen Kreisstraße, ein weiteres ca. 100 bis 150 m östlich im Bereich des RÜB liegt. Die Brutgebiete liegen damit bereits außerhalb eines Bereiches, in dem eine Abnahme der Habitategnung postuliert wird.

Für die Rebhuhnreviere im Norden ändert sich nichts im Habitatbereich, da die Straße im Zuge der Planung geringfügig nach Süden verlagert wird. Auch das Bruthabitat des dritten Rebhuhnpaars bleibt erhalten. Die zitierten Effektdistanzen, in denen es zu einer erhöhten Prädation kommen kann, berücksichtigen nicht die vorliegende Lärmprognose, wonach alle Brutreviere außerhalb des sog. kritischen Schallpegels (beim Rebhuhn 55 dB(A) nach Garniel et al.) liegen. Oberhalb dieses Wertes – also von der 55dB(A)-Isophone zur Straße hin - ist mit den genannten Maskierungseffekten zu rechnen, unterhalb jedoch nicht. Eine Erfüllung des Störungstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit nicht gegeben.

Gezielte Maßnahmen für die Rebhuhnpopulation sind nicht vorgesehen, jedoch sind geplante Maßnahmen wie die Schaffung von extensivem Grünland und die Anlage von Hecken auch für die Rebhühner wirksam.

Insgesamt gesehen verfügt der vorliegende Artenschutzrechtliche Fachbericht über massive Mängel. Betriebsbedingte Auswirkungen der Trasse werden nur sehr geringfügig bzw. gar nicht berücksichtigt. So besitzt der mit dem Verkehr einhergehende Lärm auch für viele weitere - hier nicht explizit aufgeführte - im Untersuchungsbereich nachgewiesene Vogelarten, einen negativen, die Habitatqualität reduzierenden Effekt.

Anhand der derzeitigen Unterlagen und Planungen kann ein Eintritt der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die artenschutzrechtlichen Verbote nicht „weggewogen“ werden können, sondern die Entscheidung der zuständigen Behörde obliegt. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass bei Eintritt der Verbotstatbestände eine Ordnungswidrigkeit, ggf. eine Straftat begangen wurde.

Der Hinweis wird zurückgewiesen.

Dass die neue Straße auch Randeffekte haben wird, ist unstrittig und wird in der Bilanzierung der Ökopunkte im Umweltbericht berücksichtigt. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden jedoch durch die Randeffekte für die geprüften Arten nicht ausgelöst, da sich die Brutreviere in ausreichendem Abstand befinden oder die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG zutrifft.

Aussagen zu Monitoring und Risikomanagement fehlen völlig und sind zu ergänzen.

Für die weitere Bearbeitung wird hinsichtlich dieser Thematik die Sichtung und Berücksichtigung nachfolgender Fachliteratur nahe gelegt:

- Garniel, A., Mierwald, U., Ojowski, U., (2010) Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Bun-

desministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

- Trautner, J. & Jooss, R. (2008) Die Bewertung „erheblicher Störung“ nach §42 BNatSchG bei Vogelarten. Naturschutz und Landschaftsplanung 40, (9)

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Angaben zu Risikomanagement und Monitoring werden ergänzt.

Biotoptypen / Bilanzierung

Durch die Verkehrsbelastung ist mit negativen Randeffekten zu rechnen. Im Umweltbericht aus der frühzeitigen Beteiligung wurde der Punktwert um 3 bis 8 Punkte verringert, in den vorliegenden Unterlagen wird der Punkt lediglich nur noch um einen Punktwert verringert. Diese Veränderung ist nicht nachvollziehbar. Grund ist wohl kaum eine verringerte Verkehrsmenge. Zieht man die KV heran und vergleicht eine Hecken-/Gebüschpflanzung im Außenbereich mit 27 Punkten mit einer straßenbegleitenden Hecken-/Gebüschpflanzung (20 Punkten), sieht man, dass nach KV für die Verkehrsbelastung eine Reduzierung von 7 Punkten zu berücksichtigen ist. Gemäß der Festsetzung 2.3.1 sind mind. 1/3 und höchstens 1/2 der Böschungsfäche mit Gehölzen zu bepflanzen. Die restliche Fläche ist mit Landschaftsrassen einzusäen (entspricht Biotoptyp 06.930). Aufgrund der Verkehrsbelastung ist der Biotopwert von 21 Punkten um 7 Punkte zu reduzieren. Bei den an den der Böschung anschließenden Biotopen kann mit zunehmender Entfernung die Reduzierung herabgesetzt werden. Nicht nachvollziehbar ist weiterhin, warum eine Reduzierung nicht bei der angrenzenden Feuchtbrache erfolgt.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die ursprünglich höhere Herabsetzung der Biotopwerte im Vorentwurf hatten allein das Ziel, die trotz des starken Eingriffs rechnerisch sehr hohe Überkompensation durch die Extensivierung nahezu aller angeschnittener Flächen zu reduzieren und so die Verhältnismäßigkeit zu wahren. Nach Änderung der Planung und Reduktion der Kompensationsflächen im Entwurf des Bebauungsplans erübrigte sich diese starke Abwertung aus dem genannten Grund. Dem Hinweis wird nun dahin gehend gefolgt, als dass die Bilanzierung wie folgt angepasst wird. Aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit werden die Biotope in Flächen im Nahbereich der Straße (bis einschließlich Unterkante Straßendamm bzw. Unterhaltungsweg) und in Flächen jenseits davon differenziert. Erstere erhalten einen Abzug von 7 Biotopwertpunkten, die übrigen von 4 Punkten.

Aussagen zur Bauphase fehlen. Mit welchen Auswirkungen ist im Bereich des Baufeldes und der Baustelleneinrichtung zu rechnen? Insbesondere Vermeidungsmaßnahmen (Abzäunung der Feuchtbrache und der Bäume) sind festzulegen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Aussagen zu Vermeidungsmaßnahmen werden im Umweltbericht ergänzt.

Laut Beschreibung der Vegetation im Umweltbericht kommen im südlichen Bereich noch recht artenreiche Frischwiesen mit wertgebenden Vertretern des Extensivgrünlandes vor. Dies ist in der Flächenbilanz im Bestand nicht berücksichtigt.

Der Hinweis wird zurückgewiesen.

Zwar weisen die Wiesen im südlichen Bereich noch einen geringen Anteil von Arten extensiver genutzten Grünlands auf und sie sind tendenziell artenreicher als die Grünlandflächen im Norden. Allerdings lässt der Anteil der Arten nicht auf eine tatsächliche extensive Nutzung schließen, vielmehr ist auch hier die Wirkung von Wirtschafts- oder mineralischer Düngung zu erkennen, um einen entsprechenden Heuertrag zu produzieren. Darüber hinaus bestehen durchaus auch Belastungen in Folge des Freizeitdrucks einschl. freilaufender Hunde, die den Biotopwert der Wiesen für die Fauna beeinträchtigen. Auf eine gesonderte Ausweisung in der Bilanz als extensiv genutzte Wiesen mit hohem Punktwert wurde daher verzichtet.

Ein Großteil der Maßnahmenflächen „Extensivwiese“ wird zurzeit als Ackerland genutzt. Der Biotoptyp 06.310 „Extensiv genutzte Frischwiesen“ kann nach KV als Ausgleichstyp nur durch Änderung der Bewirtschaftung bestehender geeigneter Grünlandtypen herangezogen werden. Stattdessen ist in den Bereichen, die bisher als Ackerland genutzt wurden, „Naturnahe Grünlandeinsaat“ (06.930) mit 21 Punkten heranzuziehen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen.

Die Bilanzierung differenziert bei der Ermittlung der künftigen extensiven Grünlandflächen nach bereits bestehendem Grünland (nur Extensivierung; 65.310) und nach Neuanlage auf Ackerflächen (06.930).

Der Punktwert der Bäche wird in der Planung lediglich um einen Punkt wegen der Verkehrsbelastung reduziert. Durch die Durchlässe wird die Wertigkeit des Biotoptyps verringert. Bei einer ausreichenden Dimensionierung kann zwar die Auswirkung verringert, jedoch nicht vermieden werden. Der Punktwert ist für den Bereich der Durchlässe deutlich zu reduzieren - in Abhängigkeit der Dimensionierung.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Bereiche der Bäche innerhalb der Durchlässe werden mit einem um 10 Punkte verringerten Biotopwert angerechnet.

Das Niederschlagswasser der Asphaltflächen wird in einem Regenrückhaltebecken gesammelt und in den Arnsbach geleitet, d.h. nicht versickert. Dementsprechend ist in der Bilanzierung der Punktwert für eine völlig versiegelte Fläche anzunehmen (3 BWP). Auch im Gewerbegebiet wird das Niederschlagswasser nicht versickert. Laut Begründung erfolgt die Entwässerung über den Ortskanal, der in die nächstgelegene Kläranlage leitet.

Der Hinweis wird zurückgewiesen.

Zwar handelt es sich bei der Einleitung in ein Regenrückhaltebecken und einer anschließend gedämpften Abgabe an einen Vorfluter nicht um eine Versickerung im eigentlichen Sinne, aber das Niederschlagswasser wird nicht dem Abwassersammler zugeführt, wo es zu einer Erhöhung der Abflussspitzen und zu einer verstärkten hydraulischen Belastung der von der Kläranlage genutzten Vorfluter führt. Eine Anrechnung mit 6 Punkten ist daher statthaft. Da lediglich die Flächen im Gewerbegebiet an das Kanalnetz angeschlossen werden, sind nur diese mit 3 Punkten zu bewerten.

Die zum Ausgleich vorgesehenen Ökokonto-Maßnahmen sind konkret zu benennen, nach § 9 (1a) BauGB zuzuordnen und in der Abwägung einzustellen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Umweltbericht bzw. die Textlichen Festsetzungen werden um entsprechende Angaben ergänzt.

Landschaftsbild

Bewertungsraum

Im Hinblick auf die Zusatzbewertung nach dem Darmstädter Modell erfolgt auf Seite 13 des Umweltberichts die Aussage, dass diese in „größerer Darstellungsweise“ Anwendung findet. Die hierbei zugrunde gelegten Wirkzonen (Zeichnerische Darstellung im Umweltbericht S. 14) sind allerdings so nicht nachvollziehbar. Eine Unterbrechung der Sichtbeziehung auf den geplanten Straßenverlauf von den beispielsweise nordöstlich, nördlich und nordwestlich an die angenommene Wirkzone II angrenzenden Gebieten erscheint nicht gegeben. Die Wirkzonen sollten dementsprechend in ihrer Größe auf ein realistisches Maß erweitert werden. In diesem Zusammenhang ist auch eine grafische Darstellung und Bewertung von Vor- und Nacheingriffszustand, wie unter den Punkten C 1.1 bzw. C 2.3 des Darmstädter Modells gefordert, zur besseren Nachvollziehbarkeit dringend erforderlich.

Die Hinweise werden zurückgewiesen.

Die durchgeführte Zusatzbewertung erfolgte, um insbesondere die Bedeutung des Naherholungsgebietes zwischen Hausen und Westerfeld zu würdigen. Da es sich bei der Straße im Wesentlichen um ein Erdbauwerk handelt, das eingegrünt wird und nur zum Teil technische Strukturen (Brücken, Durchlässe) deutlich erkennen lässt, ist mit zunehmender Entfernung von einer stark abnehmenden Dominanz auszugehen. Trotz der Höhe des Straßenbauwerks ist die Wirkung sicherlich nicht mit der eines Hochregallagers oder einer Autobahntalbrücke zu vergleichen. Die Beschränkung der Bewertung auf den im Umweltbericht dargestellten Untersuchungsraum wird daher als ausreichend erachtet. Die grafische Darstellung wird zur besseren Nachvollziehbarkeit der berücksichtigten Vorbelastungen ergänzt. Die Erstellung von Visualisierungen oder Fotomontagen geht hingegen über die Anforderungen des Umweltberichts hinaus.

Berechnung des Gesamtpunktwertes

Wenngleich die Einschätzung der Empfindlichkeit [E] des derzeit dargestellten Wirkzonenbereichs mit 6 Punkten, sowie der angesetzte Abschlag von 10%, grundsätzlich mitgetragen werden können, wird die ermittelte Eingriffsintensität [I] höher eingeschätzt. Aufgrund der Dimensionierung des Straßenwalls ist im Hinblick auf die Charakteristik des Eingriffs eher ein Wert von 3 anstelle von 2 Punkten (landnutzungsuntypische Funktionalbauwerke und Gebäudekomplexe - Bsp. Damm- oder Brückenbauwerke) anzusetzen. Des Weiteren sollten neben dem 10%igen Zuschlag für Lärmemissionen durch die neue Straße auch die mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen/Verkehrsfluss verbundenen Bewegungseffekte in die Berechnung einbezogen und, sofern nicht über die Grundbewertung [I] ausreichend erfasst, die Unterbrechung von Sichtbeziehungen entsprechend berücksichtigt werden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Eingriffsintensität wird wie vorgeschlagen von 2 auf 3 Punkte herauf gesetzt. Auch wird ein höherer Zuschlag angerechnet. Eine Aufsummierung von Zuschlägen ist im „Darmstädter Modell“ jedoch nicht vorgesehen, so dass der Aufschlag hier maximal 20 % betragen kann.

Gewässer

In der Plandarstellung sind die gesetzlich geforderten 10 m Gewässerrandstreifen vorgesehen, was sehr zu begrüßen ist. Textlich festgesetzt wurde, dass auf 5 m Breite Sukzession zugelassen werden soll. Es ist zu ergänzen, wie die übrigen 5 m genutzt werden sollen, z.B. als extensives Grünland.

Der Anregung wird gefolgt.

Die Festsetzung wird um Nutzungsmöglichkeiten der übrigen 5 m (Sukzession oder extensives Grünland) ergänzt.

Entlang des Böschungsfußes verläuft ein Wegseitengraben zur Oberflächenentwässerung der Straßen- und Nebenflächen. Es werden keine Aussagen gemacht, wie sichergestellt wird, dass die angrenzende Feuchtbrache mit Quellhorizont und Tümpeln nicht durch den Graben entwässert wird. Bei diesem Bereich handelt es sich um ein § 30 - Biotop. Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen verboten, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der geschützten Biotope führt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Auf die Gefahr der Entwässerung wird im fortgeschriebenen Umweltbericht aufmerksam gemacht. Die Lösung der Fragestellung ist jedoch Sache der technischen Planung.

Boden

Die Abarbeitung des Schutzgutes Boden ist nicht ausreichend. Es wird auf den Leitfaden „Bodenschutz in der Bauleitplanung“ des HMUELV hingewiesen. Wendet man Prüfkatalog 6 „Überprüfung der Inhalte des Umweltberichts“ an, erkennt man, dass einige abzurufende Sachverhalte unzureichend bearbeitet wurden.

Unter anderem werden die Ziele des Bodenschutzes nicht dargestellt. Neben einer großmaßstäblichen Darstellung der Böden werden keine Aussagen zur Bestandsaufnahme getroffen. Eine Bewertung fehlt völlig. Laut SUP kommen im Geltungsbereich Böden mit hoher Lebensraumfunktion vor. Auch die Wirkfaktoren des Vorhabens und die Auswirkungen auf die Bodenfunktionen werden unzureichend dargestellt und bewertet. Aussagen zur Bau- und Betriebsphase sind nicht vorhanden, z. B. Schadstoffeintrag. Neben der Bewertung der Auswirkungen fehlen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (z.B. bodenschonende Durchführung, Schutz des Mutterbodens). Die Aspekte des Bodenschutzes wurden auch nicht bei den vorgesehenen, multifunktionalen Kompensationsmaßnahmen beschrieben. Eine nachvollziehbare Darlegung des Ausgleichs in Wirkung und Umfang fehlt.

Für die weitere Bearbeitung wird hinsichtlich dieser Thematik die Sichtung und Berücksichtigung nachfolgender Fachliteratur nahe gelegt:

- Peter, M., Miller, R., Herrchen, D., Gottwald, T. (2011): Bodenschutz in der Bauleitplanung. Arbeitshilfe zur Berücksichtigung von Bodenschutzbelangen in der Abwägung und der Umweltprüfung nach BauGB in Hessen. Im Auftrag des Hessischen Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Anhand der vorliegenden Unterlagen kann keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden. Die Unterlagen sind in einigen wesentlichen Punkten zu überarbeiten.

***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die Ausführungen zum Thema Boden werden ergänzt.***

5. NABU Gruppe Wehrheim Email vom 06.06.2012

In Ihren textlichen Festlegungen (Planstand 03.03.12) haben Sie unter Punkt 2.1.2 "Entwicklungsziel: Naturnaher Bachverlauf ..." eine Uferrandstreifenbreite von 5 m vorgesehen. Dagegen ist in dem neuen Hessischen Wassergesetz vom Dezember 2010 § 23 ein Gewässerrandstreifen von 10 m Breite vorgesehen. Wir bitten um Beachtung.

***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Im Bebauungsplan sind die gesetzlich geforderten 10 m Gewässerrandstreifen festgesetzt.
Die textliche Festsetzung wird entsprechend dahingehend angepasst, dass sie neben der Festsetzung zur Sukzession auf 5 m noch eine Festsetzung für die verbleibenden 5 m – z.B. als extensives Grünland - trifft.***

6. Regierungspräsidium Darmstadt Schreiben vom 05.07.2012

Unter Hinweis auf § 1 Abs. 4 BauGB nehme ich zu dem o.g. Bebauungsplanentwurf aus der Sicht der Raumordnung und Landesplanung wie folgt Stellung:

Die geplante Straßentrasse ist im Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010 - StAnz. 42/2011 vom 17. Oktober 2011) als sonstige regional bedeutsame Straße oder örtliche Hauptverkehrsstraße, zwei- oder dreistreifig, geplant dargestellt. Die Trasse kann daher gemäß § 1 Abs. 4 BauGB als an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung angepasst gelten. Gegen die übrigen Festsetzungen bestehen aus regional-planerischer Sicht ebenfalls keine Bedenken.

Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Aus der Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege teile ich Ihnen mit, dass von dem

Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplanentwurfes kein Natur- oder Landschaftsschutzgebiet betroffen ist. Ein Natura-2000-Gebiet ist ebenfalls nicht betroffen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu weiteren naturschutzfachlichen Belangen verweise ich auf die Stellungnahme der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Untere Naturschutzbehörde hat zu dem Bebauungsplan umfangreich Stellung bezogen. Auf die diesbezüglichen Beschlussempfehlungen wird verwiesen.

Aus der Sicht meiner Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Wiesbaden teile ich Ihnen folgendes mit:

Oberflächengewässer

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen den o.g. Bebauungsplan keine grundsätzlichen Bedenken.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Jedoch haben sich die, in der Begründung unter 6.8 „Oberirdische Gewässer“ genannten, gesetzlichen Grundlagen geändert.

Bezüglich des Gewässerrandstreifens gilt § 38 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) i.V.m. § 23 Hessisches Wassergesetz (HWG).

Des Weiteren gilt für wasserrechtliche Genehmigungen zum Gewässerausbau der § 68 WHG i.V.m. § 43 HWG.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die gesetzlichen Grundlagen werden redaktionell angepasst.

Bergaufsicht

Aus bergrechtlicher Sicht wurde keine Überprüfung des Bebauungsplanentwurfes durchgeführt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Aus der Sicht des Kampfmittelräumdienstes teile ich Ihnen mit, dass ich den Kampfmittelräumdienst im Rahmen von Bauleitplanverfahren ausnahmsweise nur dann beteilige, wenn im Bauleitplanverfahren von gemeindlicher Seite konkrete Hinweise auf das mögliche Vorkommen von Kampfmitteln erfolgt sind. In dem o.g. Bauleitplanverfahren haben Sie keine Hinweise dieser Art gegeben. Deshalb habe ich den zentralen Kampfmittelräumdienst nicht beteiligt. Es steht Ihnen jedoch frei den Kampfmittelräumdienst direkt zu beteiligen. Mündliche Anfragen können Sie an Herrn Schwetzler, Tel. 06151 -125714, richten. Schriftlich Anfragen sind an das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat I 18, Zentraler Kampfmittelräumdienst, 64278 Darmstadt zu richten.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

7. Regierungspräsidium Darmstadt – Kampfmittelräumdienst Schreiben vom 20.06.2012

Über die im Lageplan bezeichnete Fläche liegen dem Kampfmittelräumdienst aussagefähige Luftbilder vor.

Eine Auswertung dieser Luftbilder hat keinen begründeten Verdacht ergeben, dass mit dem Auffinden von Bombenblindgängern zu rechnen ist. Da auch sonstige Erkenntnisse über eine mögliche Munitionsbelastung dieser Fläche nicht vorliegen, ist eine systematische Flächenabsuche nicht erforderlich. Soweit entgegen den vorliegenden Erkenntnissen im Zuge der Bauarbeiten doch ein kampfmittelverdächtiger Gegenstand gefunden werden sollte, bitte ich Sie, den Kampfmittelräumdienst unverzüglich zu verständigen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

8. Regionalverband FrankfurtRheinMain Schreiben vom 25.06.2012

Zu dem o.g. Bebauungsplan werden seitens des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain keine Bedenken vorgebracht.

Der Trassenverlauf des 4. Bauabschnittes der Heisterbachstraße ist im gültigen Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010) dargestellt. Die im Bebauungsplan dargelegte Linienführung weicht geringfügig von der Trassenlinie im RPS/RegFNP 2010 ab. Die Planung ist dennoch aus dem RPS/RegFNP 2010 als entwickelt anzusehen. Eine Angleichung des Trassenverlaufes kann im Rahmen einer Fortschreibung des RPS/RegFNP 2010 erfolgen.

Der Hinweis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Teile der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmenflächen liegen auf Flächen, die im RPS/RegFNP 2010 als „Fläche für die Landbewirtschaftung“ dargestellt sind. Die angestrebte Nutzung als „Extensivwiesen“ widerspricht dieser Darstellung nicht. Sofern die Maßnahmenflächen im Bereich angrenzender „ökologisch bedeutsamer Flächennutzung...“ mit „Vorranggebiet für Natur und Landschaft“ liegen, wird eine Anpassung der Darstellung im Rahmen einer Fortschreibung des RPS/RegFNP 2010 geprüft.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im Bereich der geplanten Gewerbegebietserweiterung weicht der Bebauungsplan von der Darstellung „Ökologisch bedeutsame Flächennutzung...“ mit „Vorranggebiet für Natur und Landschaft“ im RPS/RegFNP 2010 ab. Zwar ist diese Abweichung geringfügig (ca. 0,25 ha) und damit nicht darstellungsrelevant, sie wird jedoch nicht als erforderlich angesehen, da der bestehende Gewerbeband durch einen Gehölzbestand abgeschlossen und eingegrünt ist, die Fläche nur über einen Erschließungsweg angebunden ist und im südöstlich dargestellten Gewerbegebiet noch ausreichend Reserveflächen zur Verfügung stehen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Es wird deshalb angeregt, die Fläche in das Ausgleichsflächenkonzept einzubeziehen.

Der Anregung wird nicht entsprochen.

Es besteht konkretes Erweiterungsinteresse des bestehenden Gewerbebetriebes an der Siemensstraße, so dass es an dieser Stelle keiner weiteren Erschließung bedarf. Die Stadt Neu-Anspach hält insofern an der Planung des Gewerbegebietes fest.

Darüber hinaus wird Folgendes angeregt:

Im Stadtteil Westerfeld ist eine „Überörtliche Fahrradroute, Bestand“ im RPS/RegFNP 2010 dargestellt. In Anbetracht der durch die Heisterbachstraße zu erwartenden Verkehrsentslastung auf dem Streckenabschnitt der L 3270 sollte darüber nachgedacht werden, für den innerorts geführten Radverkehr eine durchgehende Verbindung herzustellen. Die derzeit über die Kransberger Straße

geleitete überörtliche Fahrradroute sollte auf die Usinger Straße zurückgeführt werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Er betrifft jedoch das hiermit vorliegende Bebauungsplanverfahren nicht unmittelbar, so dass an dieser Stelle keine weitere Beschlussfassung erfolgen kann. Nichts desto Trotz wird sich die Stadt Neu-Anspach mit den durch den Lückenschluss der Heisterbachstraße auch für den Radverkehr hervorgerufenen Veränderungen befassen und diese gesondert behandeln.

7. Syna GmbH

Schreiben vom 26.06.2012

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 21.05.2012, mit dem Sie uns über die oben genannte Bauleitplanung informierten und nehmen als zuständiger Verteilungsnetzbetreiber wie folgt Stellung:

Gegen die oben genannte Bauleitplanung haben wir unter der Voraussetzung keine Bedenken anzumelden, dass unsere bestehenden Versorgungseinrichtungen bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.

Hier verweisen wir auf unser Schreiben vom 02.02.2010.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die in der anliegenden Plankarte dargestellten bestehenden Versorgungseinrichtungen der Syna GmbH werden nachrichtlich soweit zur weiteren Berücksichtigung bei Bauplanung und –ausführung in die Plankarte zum Bebauungsplan aufgenommen.

Durch den Verlauf der Trasse der Heisterbachstraße und die Überquerung der Taunusbahn wird es in diesem Bereich zwingend erforderlich durch die umfangreichen Dammaufschüttungen mit einer maximalen Höhe von 12m die dort verlaufende 20kV-Mittelspannungsdoppelfreileitung umzubauen (aufzustocken), diese muss in Ihrer Höhe verändert werden um die Mindestabstände zu gewährleisten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Syna wird frühzeitig in die weiteren Planungen eingebunden.

Hier weisen wir auf die vorhandenen Erdkabel und Freileitungen unseres Stromversorgungsnetzes, sowie die allgemein jeweils gültigen Bestimmungen, Vorschriften und Merkblätter (VDE, DVGW, Merkblätter über Baumanpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsanlagen usw.) hin. Aus dem beiliegenden Plan können Sie unsere vorhandenen Versorgungsanlagen entnehmen. Wir bitten Sie, unsere Versorgungsanlagen innerhalb des Bebauungsplanes zeichnerisch und nachrichtlich in den Originalplan zu übernehmen. Diese Versorgungsanlagen sind für die Stromversorgung zwingend notwendig, daher müssen diese in ihrem Bestand erhalten werden. Im Zuge des Neubaus von Erschließungsstraßen und -wegen wird die Erweiterung der o. g. Versorgungsanlagen erforderlich.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

und zur Berücksichtigung bei Bauplanung und –ausführung in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

Für unsere 20kV-Freileitungen, welche durch den Geltungsbereich der Baumaßnahme verlaufen, sind die im Anschluss genannten Sicherheitshinweise zur Vermeidung von Unfällen unbedingt zu beachten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen

und zur Berücksichtigung bei Bauplanung und –ausführung in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

Der Abstand zu unseren 20kV-Freileitungen ist nach DIN VDE 0210 Punkt 12ff einzuhalten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zur Berücksichtigung bei Bauplanung und –ausführung in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

Der Schutzstreifen der 20-kV-Freileitungen beträgt 22 m, jeweils 11 m links und rechts der Leitungsachse. Innerhalb des Schutzstreifens der Leitungen sind Leitungsgefährdende Vorrichtungen, hierzu gehören auch Anpflanzen von Bäumen sowie Veränderungen des vorhandenen Geländes (Aufschüttungen), unzulässig. Des Weiteren sind die Lagerung von Kraftstoffen und anderer Feuergefährdeter Stoffe im Schutzstreifen der Freileitung nicht zulässig.

***Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die 20-kV-Freileitung einschließlich der Schutzstreifen wurde in den Bebauungsplan-Entwurf übernommen.***

Bei Bauarbeiten in der Nähe der 20kV-Freileitungen sind beim Einsatz von Baggern, LKW mit kippbarer Ladefläche und sonstigen Baugeräten die DIN VDE 0105 und 0210 in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Insbesondere verweisen wir auf das Merkblatt „Bagger und Krane - Elektrische Freileitungen“ der Bau-Berufsgenossenschaft.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zur Berücksichtigung bei Bauplanung und –ausführung in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen worden.

Da schon die Annäherung an die 20kV-Freileitungen zum Überschlag führen kann, sind die in den Regelwerken genannten Sicherheitsabstände unbedingt einzuhalten. Ansonsten besteht hier Lebensgefahr für den Fahrzeugführer und alle sich in der Nähe befindlichen Personen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zur Berücksichtigung bei Bauplanung und –ausführung in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

Die Baufahrzeuge dürfen nach Beendigung des Arbeitstages nicht über Nacht unterhalb der 20kV-Freileitungen geparkt werden. Das Aufstellen von Containern im Schutzstreifen der Freileitungen ist nicht gestattet.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und zur Berücksichtigung bei Bauplanung und –ausführung in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen davon wird die unterirdische Verlegung der Leitung geprüft.

Um Unfälle oder eine Störung der Energieversorgung zu vermeiden, ist der von Ihnen beauftragten Baufirma zur Auflage zu machen, vor Beginn der Arbeiten die entsprechenden Bestandspläne bei der Syna GmbH anzufordern, bzw. abzuholen.

Der Anregung wird entsprochen.

Unabhängig davon dürfen wir Sie bitten, den Beginn der Bauarbeiten unserem Netzbezirk Westerfeld, Herrn Alt, Tel.06081/44771-150 vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen.

Der Anregung wird entsprochen.

II. Öffentlichkeitsbeteiligung

**1. Karl Arnhold, Eschbacher Str.24
Schreiben vom 30.06.2012**

Zu dem vorliegenden Lärmschutzgutachten möchte ich wie folgt, Stellung nehmen:

Seite 6 Punkt 3 :

Die Straße verbindet nicht nur B 456 und K 723 sondern stellt auch eine Verbindung zur B 275 her. Der daraus resultierende Mehrverkehr wird nicht berücksichtigt. Zumal aus Äußerungen des MdL Herrn Bellino zu entnehmen ist, dass die Verbindung über die Mülldeponie immer noch angedacht wird.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie dem Kapitel 6 des Gutachtens Nr. L 7164 [Schalltechnische Untersuchung, TÜV Süd] zu entnehmen ist, wurden bei den Berechnungen für den 4. Bauabschnitt und den geänderten Bereich der K 723 die Prognosezahlen 2020 der Mociety GmbH für den Planfall 2 nach der Realisierung des 4. BA berücksichtigt. Dieser Planfall betrachtet den Endausbau der Heisterbachstraße mit einer durchgehenden Verbindung zwischen der Landesstraße L 3270 und der K 723. Die berücksichtigten Straßen-/abschnitte, deren Verkehrsdaten sowie die Berechnung der Emissionspegel L_m, E nach RLS 90 können der Datenbank in der Anlage 5 entnommen werden.

Hinsichtlich der Genauigkeit der Verkehrszahlen wird angemerkt, dass eine Änderung des Verkehrsaufkommens um 10 % zu einer Änderung der Pegel sowohl der Emissions- wie auch der Immissionspegel um 0,4 dB (A) eine Änderung des Verkehrsaufkommens um 25 % zu einer Änderung der Pegel um 1 dB(A) führt.

Seite 10 Punkt 6:

Der Prognosezeitraum bis 2020 ist aus oben genannten Gründen viel zu kurz gegriffen. Die Zahlen sollten in regelmäßigen Abständen, z.B. alle 5 Jahre, überprüft werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Inwieweit diese Prognosezahlen 2020 den von Herrn Arnhold erwarteten Mehrverkehr durch die Verbindung zur B 275 oder auf Grund einer Verbindung zur Mülldeponie berücksichtigen, ist für die Gesamtbetrachtung eher unerheblich.

Hinsichtlich der Genauigkeit der Verkehrszahlen ist anzumerken,, dass eine Änderung des Verkehrsaufkommens um 10 % zu einer Änderung der Pegel - sowohl der Emissions- wie auch der Immissionspegel - um 0,4 dB(A), eine Änderung des Verkehrsaufkommen um 25 % zu einer Änderung der Pegel um 1 dB(A) führt.

Seite 12 Punkt 8 :

Das Ausschließen von Schallschutzmaßnahmen beruhend auf den Prognosezahlen von 2020 kann nicht der richtige Weg sein.

Die Straße wird viele Jahrzehnte bestehen. Die Bürger müssen daher dauerhaft vor Lärm geschützt werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie dem Kapitel 6 des Gutachtens Nr. L 7164 [Schalltechnische Untersuchung, TÜV Süd] zu entnehmen ist, wurde bei den Berechnungen außerhalb der Verkehrskreisel mit der Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h gerechnet. Im Bereich der Kreisverkehre wurde entsprechend der üblichen Berechnungsweise auch der Straßenverkehrsbehörden eine Geschwindigkeit von 30 km/h angesetzt. Es wird hierzu angemerkt, dass außerhalb geschlossener Ortschaften zwar eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 100 km/h gilt, welche auf Grund der zu erwartenden sog. Geschwindigkeitstrichter durch eine entsprechende Ausschilderung vor den beiden Verkehrskreiseln des 4. BA nur in einem relativ kurzen Streckenabschnitt gefahren werden darf. Eine rechnerische Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 80 km/h auf 100 km/h hätte eine Zunahme

der Emissionspegel um 1,6 dB(A) zur Folge, womit auch dann die zulässigen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung – im Bereich der vorhandenen bzw. geplanten schutzbedürftigen Bebauung sowohl im Stadtteil Hausen als auch im Stadtteil Westerfeld weit unterschritten werden würde.

Seite 11 Punkt 6:

Die max. zulässige Höchstgeschwindigkeit auf außerörtlichen Straßen beträgt 100 km/h.

Die Straße hat Richtung K 723 eine Steigung bis zu 6 %. Dies führt bei Lkw-, Pkw- und Motorradverkehr zu erhöhter Lärmerzeugung. In dem Bereich dieser Steigung ist die Dammhöhe bis zu 13 m. Auch diese Tatsache ist im Lärmschutzgutachten nicht berücksichtigt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Den Berechnungen liegt ein dreidimensionales Berechnungsmodell zugrunde, in welchem auch der Verlauf der Heisterbachstraße einschließlich deren exakten Höhenlage auf dem Damm nach den vorgelegten Plänen des Planungsbüros Dehmer und Brückner berücksichtigt wurde.

Wie im Kap. 7 des Gutachtens beschrieben wird, wurden bei den Ausbreitungsberechnungen auch die sog. Steigungszuschläge nach den Regularien der RLS 90 regelkonform berücksichtigt.

Bei mehr als 10000 Lkw-Bewegungen ist sicher auch ein Lärmschutzgutachten für die Bauphase notwendig.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die zulässigen Lärmimmissionen innerhalb der Bauphase sind nicht Inhalt des verkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach der 16. BImSchV. Diese werden in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV-Baulärm – geregelt. Für evtl. Lärmbeschwerden während der Bauzeit wird es voraussichtlich einen Ansprechpartner bei der Stadt Neu-Anspach geben.

**2. Hans Henchen, Eschbacher Straße 28
Schreiben vom 02.07.2012**

Ihr Immissionsschutzgutachten beruht nicht auf dem neuesten Stand:

Die Auffassung wird nicht geteilt.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens hat der TÜV Süd Industrie Service GmbH, Eschborn ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet, im dem nach den Regularien der 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung- die Lärmimmissionen im Bereich der Gewerbeflächen und den etwas weiter entfernten vorhandenen und geplanten Wohnbaugebieten im Stadtteil Westerfeld untersucht werden soll, die durch die Neubauabschnitte des 4. Bauabschnittes der Heisterbachstraße verursacht werden. Die Ergebnisse der Untersuchungen aus dem 3. Bauabschnitt sind in die Untersuchungen zum 4. Bauabschnitt ebenso eingeflossen wie die Schalltechnischen Untersuchungen, die im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan „Am Kellerborn“ 1. Bauabschnitt durchgeführt wurden. Das Schalltechnische Gutachten (Stand: 16.12.2009) kommt zu dem Ergebnis, dass bei der vorliegenden Streckenführung [vgl. Vorentwurf des Bebauungsplanes] keine Notwendigkeit bestehe, aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen bzw. -wänden oder passive Schallschutzmaßnahmen einzuplanen. [...].

Das Gutachten wurde zum Bebauungsplan-Entwurf, bezogen auf die geänderten Rahmenbedingungen fortgeschrieben (Gutachten Nr. L 7164) und war als Anlage Gegenstand der Offenlage des Bebauungsplan-Entwurfes (§ 3 Abs. 2 BauGB).

Brücke

Dem real zu erwartenden Fahrzeugaufkommen

Dem Lärm während der Bauphase

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die zulässigen Lärmimmissionen innerhalb der Bauphase sind nicht Inhalt des verkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach der 16. BImSchV. Diese werden in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV-Baulärm – geregelt. Für evtl. Lärmbeschwerden während der Bauzeit wird es voraussichtlich einen Ansprechpartner bei der Stadt Neu-Anspach geben.

**3. Jörg Hoffmann, Thalgauer Straße 2
Email vom 02.07.2012**

Wie mit Ihnen tel. besprochen, erhalten Sie anbei die Ausführungen des Eisenbahn-Bundesamt vom 15.06.2012, Bonn´.

In meinem Einwand von gestern hatte ich den Hinweis gegeben, die Brücke für einen 2-gleisigen Ausbau vorzusehen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Brücke ist bereits für 2-gleisigen Verkehr ausgelegt. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bzw. der Betreiber der Taunusbahn sind bereits in die Planungen eingebunden und die vorgesehenen Abmessungen der Brücke sind abgestimmt.

Für das vorliegende Bauleitplanverfahren ergibt sich hieraus kein weiterer Handlungsbedarf.

**4. Jörg Hoffmann, Thalgauer Straße 2
Faxe vom 01.07.2012**

In der Zeit bis 2006 unter dem Bürgermeister Gerd Hillen wurden m. E. im damaligen GVST Beschlüsse hinsichtlich der Weiterführung der Heisterbachstraße 4 gefasst, die eine Führung im Graben und eine Unterführung der Eisenbahn vorsah. Sollte das der Fall sein, so sollten die Beschlüsse aus Gründen der Rechtssicherheit aufgehoben werden.

Sollte die damalige GVTR ebenfalls Beschlüsse gefasst haben, sollten diese aufgehoben werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie in der Begründung zum Bebauungsplan ausgeführt, traten bei der Fortführung der Heisterbachstraße vom Bauende des 3. Bauabschnittes (Philipp-Reis-Straße) bis zur K 723, bedingt durch die tiefen Einschnittbereiche nach der Bahnquerung und dem folgenden Knotenpunkt, erhebliche grundwassertechnische Probleme auf. Aktuelle Ablesungen der Grundwasserpegel bestätigen alle bisher gemachten Aussagen. Die Lösung dieser Probleme hätte erhebliche Kostensteigerungen zur Folge gehabt, die nicht finanzierbar bzw. bezuschussbar gewesen wären.

Als Alternative zur ursprünglich im Vorentwurf des Bebauungsplanes enthaltenen Unterquerung der Taunusbahn wurde u.a. geprüft, ob eine Überquerung der Bahnstrecke (Taunusbahn) mit den damit verbundenen Auswirkungen grundsätzlich umsetzbar wäre. Dies bestätigte sich in mehreren Behördengesprächen. Auf der aktuellen Planfassung hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Neu-Anspach den Bebauungsplan-Entwurf zur Offenlage beschlossen.

Weitergehende Beschlussfassungen oder gar eine Aufhebung von Beschlüssen ist weder geboten noch erforderlich.

5. Dagmar Matern, Grundgasse 18 Schreiben vom 01.07.2012

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB

A. Bekanntmachung

- Gem. § 3 (2) BauGB ist bei der ortsüblichen Bekanntmachung anzugeben, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind.

Dem wird nur unzureichend nachgekommen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen.

In der Bekanntmachung wurde sowohl darauf hingewiesen welche umweltbezogenen Informationen verfügbar sind (Umweltbericht mit integrierten landschaftspflegerischen Fachbeitrag sowie eine Schalltechnische Untersuchung, eine Verkehrsuntersuchung und die tierökologischen Untersuchungen mit Artenschutzrechtlicher Prüfung) als auch darauf, von welchen Behörden im Zuge der frühzeitigen Beteiligungsverfahren umweltrelevante Stellungnahmen abgegeben wurden und dass diese im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB gemeinsam mit den Planunterlagen offen liegen. Darüber hinausgehender Handlungsbedarf besteht hier keiner.

- Bei den Unterlagen der öffentlichen Auslegung fehlt die Verkehrsuntersuchung Zubringerstraße Gewerbegebiete Neu-Anspach Ost vom 08. Juli 2007.

Es ist nicht erkennbar, ob und in wie weit diese den vorliegenden Planfall von 2011 abdeckt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie auch dem Kapitel 6 des Gutachtens Nr. L 7164 [Schalltechnische Untersuchung, TÜV Süd] zu entnehmen ist, wurden bei den Berechnungen für den 4. Bauabschnitt und den geänderten Bereich der K 723 die Prognosezahlen 2020 der Mociety GmbH für den Planfall 2 nach der Realisierung des 4. BA berücksichtigt. Dieser Planfall betrachtet den Endausbau der Heisterbachstraße mit einer durchgehenden Verbindung zwischen der Landesstraße L 3270 und der K 723.

B. Gutachten L 7164 TÜV vom 09.12.2011

Auffällig ist, dass der westlich der geplanten Trassenführung gelegene Bereich nur unvollständig dargestellt und betrachtet wird.

Der Bereich Grundgasse/An der Seibelhohl/Trieschweg, Ortsdurchfahrt Arnsbach sowie Ortsrand Hausen-Arnsbach fehlt gänzlich, obwohl er wesentlich näher an der Trasse liegt als das Wohngebiet Eschbacher Straße/Am Bächweg und die Entwicklungsfläche Westerfeld West. Hier wurden immerhin insgesamt 4 Immissionsaufpunkte untersucht. Bezeichnend für die Nichtbeachtung der Gebiete westlich der Trasse ist die Tatsache, dass dieser Bereich in den Darstellungen der Flächen auf den Anlagen 2 und 3 des Gutachtens gradlinig abgeschnitten wurde. Es bleibt der Vermutung überlassen, welche Beurteilungspegel im Bereich Grundgasse/An der Seibelhohl/Trieschweg, Ortsdurchfahrt Arnsbach sowie Ortsrand Hausen-Arnsbach anzusetzen sind.

Diese Ungleichbetrachtung der westlichen und östlichen Ausbreitungsgebiete führt zu einem Abwägungsmangel.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie der Anlage 2 des Gutachtens Nr. L 7164 [Schalltechnische Untersuchung, TÜV Süd] mit der Darstellung der flächenhaften Darstellung der Beurteilungspegel tagsüber zu entnehmen ist, wird an der Grenze zwischen den Farben Ocker und Gelb, an welcher die Darstellung in Richtung Westen „abgeschnitten“ ist, ein Beurteilungspegel tags von 50 dB(A) erreicht. Somit wird bereits außerhalb der betroffenen westlichen Wohnlagen im

Bereich des Grundweges der zulässige Immissionsgrenzwert von tags 59 dB(A) deutlich um 9 dB(A) unterschritten.

Wie der Anlage 3 des Gutachtens Nr. L 7164 mit der Darstellung der flächenhaften Darstellung der Beurteilungspegel nachts zu entnehmen ist, wird an der Grenze zwischen den Farben Dunkelgrün und Gelb ein Beurteilungspegel nachts von 45 dB(A) erreicht. Somit wird bereits außerhalb der betroffenen westlichen Wohnlagen der zulässige Immissionsgrenzwert von nachts 49 dB(A) deutlich um 4 dB(A) unterschritten.

Für die Wohnhäuser Grundgasse 22 und Grundgasse 25 wurden dennoch nachträgliche Einzelpunktberechnungen jeweils für das 1. Obergeschoss an der Ostfassade zur Berechnung der Beurteilungspegel tagsüber und nachts durch den betrachteten Neubauabschnitt durchgeführt:

Immissionsaufpunkt	Beurteilungspegel L _r in dB(A)		Grenzwert nach der 16. BImSchV in dB(A)	
	tags	nachts	tags	nachts
IP6, Wohnhaus Grundgasse 22, Wohngebiet	44	35	59	49
IP7, Wohnhaus Grundgasse 25, Wohngebiet	44	35	59	49

Somit werden die Immissionsgrenzwerte in diesem Bereich deutlich um 14 dB(A) tagsüber und nachts unterschritten.

In Kap. 8 kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass entsprechend der vorliegenden Berechnungsergebnisse bei der vorliegenden Streckenführung keine Notwendigkeit besteht, aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen bzw. -wänden oder passive Schallschutzmaßnahmen einzuplanen.

Ob dies aber auch für den westlichen Bereich gilt, ist aufgrund fehlender IP und Flächendarstellung nicht festzustellen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie die Untersuchungen aufzeigen, werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung – im Bereich der vorhandenen bzw. geplanten schutzbedürftigen Bebauung sowohl im Stadtteil Hausen als auch im Stadtteil Westerfeld weit unterschritten. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aktiver oder passiver Art im Zusammenhang mit dem Straßenneubau besteht daher nicht.

In Kap. 6 ist die Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h zu gering angesetzt.

Anlässlich der Ortsbegehung am 19.05.2012 traf Stadtrat Hartmut Henrici die Aussage, dass eine Geschwindigkeit von unter 100 km/h seitens der Stadt Neu-Anspach definitiv nicht festgesetzt werden kann.

Die Berechnungsgrundlage der im Gutachten dargestellten Lärmwerte ist somit nicht korrekt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie dem Kapitel 6 des Gutachtens Nr. L 7164 zu entnehmen ist, wurde bei den Berechnungen außerhalb der Verkehrskreisel mit der Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h gerechnet. Im Bereich der Kreisverkehre wurde entsprechend der üblichen Berechnungsweise auch der Straßenverkehrsbehörden eine Geschwindigkeit von 30 km/h angesetzt.

Es wird hierzu angemerkt, dass außerhalb geschlossener Ortschaften zwar eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 100 km/h gilt, welche auf Grund der zu erwartenden sog. Geschwindigkeitstrichter durch eine entsprechende Ausschilderung vor den beiden Verkehrskreiseln des 4. BA nur in einem relativ kurzen Streckenabschnitt gefahren werden

darf. Eine rechnerische Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 80 km/h auf 100 km/h hätte eine Zunahme der Emissionspegel um 1,6 dB(A) zur Folge, womit auch dann die zulässigen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung – im Bereich der vorhandenen bzw. geplanten schutzbedürftigen Bebauung sowohl im Stadtteil Hausen als auch im Stadtteil Westerfeld weit unterschritten werden würde.

C. Umweltbericht

Der Umweltbericht ist lückenhaft und unvollständig und hat Mängel in der Gewichtung der Schutzgüter.

Wie in Kap. I richtig zitiert, schreibt § I (6) 7. BauGB vor, dass u. a. die umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt und **insbesondere** zu berücksichtigen sind.

In Kap. 3.6 „Bevölkerung, Wohnen und Erholung“ sind dem „Schutzgut Mensch“ gerade mal **zwei** kleine Absätze gewidmet, während für den „Artenschutz“ ein Fachbeitrag mit 29 DIN A4-Seiten erstellt wurde.

In Kap. 3.6 heißt es u. a. „Tendenziell nachteilig wird sich neue Straße hingegen auf die Wohngebiete im Westen Westerfelds auswirken, die mit der Entwicklung des Neubaugebiets „Westerfeld West“ auf unter 400 m an die geplante Trasse heranrücken werden. Folglich muss sich die neue Straße auch nachteilig auf den Osten von Hausen-Arnsbach auswirken, der wesentlich näher an der Trasse liegt. Dies wurde nicht dargestellt und berücksichtigt.

Dies führt zu einem nicht unerheblichen Abwägungsmangel.

Die Einbeziehung der vorgetragenen Einwände ist geboten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der gezogene Vergleich zwischen dem Kapitel zum Schutzgut Mensch im Umweltbericht und dem gesonderten artenschutzrechtlichen Gutachten wird zurück gewiesen, denn es handelt sich um verschiedene Sachverhalte. Ein Abwägungsmangel besteht nicht.

Der Umweltbericht wird bezogen auf missverständlich formulierte Passagen zum Schutzgut Mensch geändert und ergänzt. Da die Planung aber auch unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten zu bewerten ist, wird mit den Ausführungen in den darauf bezogenen gesonderten Gutachten die Betroffenheit der Anwohner ausreichend gewürdigt.

6. Gert Metzler, Philipp-Reis-Straße 7 Schreiben vom 3. Juli 2012

1. Grundsätzliche Bedenken gegen das Verfahren

Die Aufteilung der Planung der Gesamttrasse in mehrere kleinere Abschnitte verhindert eine korrekte Betrachtung der Gesamtmaßnahme. Urplanung war eine Zufahrt via B456 und eine von Usingen ohne Lückenschluss, wobei der Hauptverkehr von Usingen kommend prognostiziert wurde. Da nun eine andere Planung umgesetzt wird, gehen wir davon aus, dass diese Art der Planungsabschnittsgestaltung nicht den vom BauGB vorgegebenen Regeln entspricht. Das Planverfahren ist damit fehlerhaft, beschneidet die Rechte der Bürger und verschleiert die Ziele. Es bedarf hier einer Nachbesserung.

Der Hinweis wird zurückgewiesen.

Das Bauleitplanverfahren entspricht den Verfahrensvorschriften des Baugesetzbuches. Eine Nachbesserung ist nicht erforderlich.

2. Bedenken gegen die Planung 4. Abschnitt

2.1. Wir bemängeln insbesondere die gutachterliche Lärmbewertung. Der Bezug auf die Werte im Gutachten aus dem 3. Bauabschnitt sind in den im Internet dargestellten Beschlusstexten nicht auffindbar und somit wohl auch nicht Bestandteil des Stadtverordnetenbeschlusses gewesen. Außerdem sind Zahlen aus der Planung vom 3. Bauabschnitt nicht aktuell. In dem Gutachten werden keine Verkehrsmengen genannt. Es wird nicht auf einen Gesamtverkehrsfluss eingegangen. Die Lage der Straße auf einen hohen Damm wird nicht besonders bewertet. Mit diesem Gutachten lassen sich selbst von einem Fachmann keine Berechnungen anstellen. Das Gutachten ist für eine Entscheidung nicht geeignet und ist neu zu erstellen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Inhalt des Gutachtens ist die Berechnung der Lärmimmissionen durch den 4. Bauabschnitt der Heisterbachstraße.

Wie dem Kapitel 6 des Gutachtens Nr. L 7164 zu entnehmen ist, wurden bei den Berechnungen für den 4. Bauabschnitt und den geänderten Bereich der K 723 die Prognosezahlen 2020 der Mociety GmbH für den Planfall 2 nach der Realisierung des 4. BA berücksichtigt. Dieser Planfall betrachtet den Endausbau der Heisterbachstraße mit einer durchgehenden Verbindung zwischen der Landesstraße L 3270 und der K 723. Weiter fand entsprechend den Erläuterungen im Kap. 7 des Gutachtens der Straßenabschnitt der Heisterbachstraße mit einer Länge von ca. 60 m zwischen dem Kreisel an der Phillip-Reis-Straße und dem Beginn des 4. BA Berücksichtigung, welcher dem 3. Bauabschnitt zugeordnet wird.

Die berücksichtigten Straßen/-abschnitte, deren Verkehrsdaten sowie die Berechnung der Emissionspegel L_m , E nach RLS 90 können der Datenbank in der Anlage 5 des Gutachtens entnommen werden.

Den Berechnungen liegt ein dreidimensionales Berechnungsmodell zugrunde, in welchem auch der Verlauf der Heisterbachstraße einschließlich deren exakten Höhenlage auf dem Damm nach den vorgelegten Plänen des Planungsbüros Dehmer und Brückner berücksichtigt wurde.

Wie im Kap. 7 des Gutachtens beschrieben wird, wurden bei den Ausbreitungsberechnungen auch die sog. Steigungszuschläge nach den Regularien der RLS 90 regelkonform berücksichtigt, wobei die Berechnungen die sog. Mitwindwetterlage, d. h. mit Wind aus Richtung der Straße in Richtung der untersuchten Immissionsaufpunkte berücksichtigen. In der Regel liegen daher die berechneten Immissionspegel gegenüber realen Messungen auf der sicheren Seite.

2.2 Lärm im Bereich Philipp-Reis-Straße 7

Auf das Fahrverhalten im Bereich der Kreisel und damit verbundenen zusätzlichen Lärmquellen wird nicht eingegangen. Des Weiteren sind schon die getroffenen Annahmenparameter fehlerhaft. In Kreisellage von einer Geschwindigkeit von 30km/h auszugehen, unterstellt verkehrsberuhigte Situation. Hier ist das Gegenteil der Fall, Zwar mag es sein, dass die gefahrene Geschwindigkeit im Kreisverkehr angemessen erscheint, aber völlig vernachlässigt wird das Gesamtfahrverhalten durch Geräusche, die die Verzögerung bzw. Beschleunigung hervorrufen.

Zwar liegt unsere Liegenschaft in einem Gewerbegebiet, aber auch hier unterliegt die Nutzung Wohnen dem vom Gesetzgeber herausgestellten besonderen Schutz für Wohnflächen. Unterstützend wirkt hierbei die für Neu-Anspach stehende Besonderheit, nach der Flächen für Wohnnutzungen in den Gewerbegebieten mit einem dem Wohnen angepassten Grundstückspreis eine gewisse Wesensveränderung erfahren. In dem Gutachten ist nicht erkennbar, dass diesem Sachverhalt besonders Rechnung getragen wurde. Die getroffene Aussage zur Liegenschaft Philipp-Reis-Straße 7 ist daher mangelhaft. Wir halten die angehaltenen Grenzwerte für nicht

zutreffend, die Zahlen sind überschritten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie dem Kapitel 6 des Gutachtens Nr. L 7164 zu entnehmen ist, wurde bei den Berechnungen außerhalb der Verkehrskreisel mit der Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h gerechnet. Im Bereich der Kreisverkehre wurde entsprechend der üblichen Berechnungsweise auch der Straßenverkehrsbehörden eine Geschwindigkeit von 30 km/h angesetzt. Eine gesonderte Berechnung der Geräusche, welche die Verzögerung bzw. Beschleunigung von Fahrzeugen hervorrufen, sehen die Berechnungen nach den RLS 90 – Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – nicht vor.

Nach § 2 Absatz 2 der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung - ergibt sich die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Nach dem rechtsgültigen Bebauungsplan der Gemeinde Neu-Anspach Gewerbegebiet „Im Feldchen“ Nr. 2/II, 1. - 8. Änderung von 2000 ist der Bereich der Phillip-Reis-Straße 7 als Gewerbegebiet GE ausgewiesen, weshalb dieser der Schutzkategorie 4 – Gewerbegebiete – nach § 2 Absatz 1 mit den Immissionsgrenzwerten von 69 dB(A) tagsüber und 59 dB(A) nachts zugeordnet wird.

Diese Immissionsgrenzwerte werden entsprechend der Tabelle 1 des Gutachtens Nr. L 7264 durch den betrachteten 4. Bauabschnitt der Heisterbachstraße um 8 dB(A) am Tage bzw. um 7 dB(A) in der Nachtzeit und somit - auch unter der Einbeziehung der im Gutachten Nr. L 6204 von 2008 untersuchten Lärmimmissionen durch den 3. Bauabschnitt - deutlich unterschritten.

Landschaftliche Gestaltung

Die Planung mit Ihrer Überführung über die Bahngleise und einer damit verbundenen Aufschüttung von bis zu 12 m, stellt einen nicht vertretbaren Eingriff in das Landschaftsbild dar. Die Flächen zwischen Hausen und Westerfeld stellen für einen großen Teil der Neu-Anspacher Bevölkerung eine Naherholungsfläche dar. Durch die Straße als Teiler und die völlig überzogenen Aufschüttungen wird die Fläche den Bürgern entzogen. Gleichzeitig entsteht für das Wild eine nicht zu überwindende Barriere. Der Eingriff lässt sich nicht rechtfertigen, da mit Sicherheit bessere Lösungen möglich sind. Höhere Kosten können hier kein Argument sein, um ein herrliches Bachtal in dieser Weise zu verunstalten.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Ohne Zweifel führt die Aufschüttung eines Straßendamms zu einer Zerschneidung und zu einer starken Beeinträchtigung des durchschaubaren Landschaftsbildes und des bestehenden Erholungsraumes. Zu einer Zerschneidung des Raumes wäre es aber auch bei der Variante mit Unterquerung der Bahn gekommen. Um den Eingriff in den Erholungsraum zu würdigen, wird eine Zusatzbewertung durchgeführt, die die Wirkung in Ökopunkten ausdrückt und auf den Kompensationsbedarf angerechnet wird. Wenn auch die Beeinträchtigung des Erholungsraums nicht direkt kompensierbar ist, so erfährt die Problematik aber durch die Anrechnung als Biotopwertdefizit eine ausreichende Würdigung.

Die Zerschneidung von Biotopen und Wanderwegen von Tieren wird durch geeignete Maßnahmen wie Durchlässe und Überflughilfen minimiert.

3. Fazit

Bestes Beispiel für die angeführten Werte stellt die augenblickliche zulässige Geschwindigkeit auf dem 3. Bauabschnitt dar. Die Straße liegt außerhalb der Ortsgrenze und weist keine Beschränkungen auf.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie dem Kapitel 6 des Gutachtens Nr. L 7164 zu entnehmen ist, wurde bei den Berechnungen außerhalb der Verkehrskreisel mit der Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h

gerechnet. Im Bereich der Kreisverkehre wurde entsprechend der üblichen Berechnungsweise auch der Straßenverkehrsbehörden eine Geschwindigkeit von 30 km/h angesetzt. Es wird hierzu angemerkt, dass außerhalb geschlossener Ortschaften zwar eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 100 km/h gilt, welche auf Grund der zu erwartenden sog. Geschwindigkeitstrichter durch eine entsprechende Ausschilderung vor den beiden Verkehrskreiseln des 4. BA nur in einem relativ kurzen Streckenabschnitt gefahren werden darf. Eine rechnerische Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 80 km/h auf 100 km/h hätte eine Zunahme der Emissionspegel um 1,6 dB(A) zur Folge, womit auch dann die zulässigen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung – im Bereich der vorhandenen bzw. geplanten schutzbedürftigen Bebauung sowohl im Stadtteil Hausen als auch im Stadtteil Westerfeld weit unterschritten werden würde.

Mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens hat man den Bürgern alles verträglich dargestellt. Wir haben hier eine andere Dimension, aber wir werden die vorgelegte Planung sicher nicht so wie augenblicklich dargestellt hinnehmen. Für uns besteht hierbei sicher noch einiges an Verhandlungsbedarf.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Aus Sicht der Stadt Neu-Anspach wurden alle planungsrelevanten Auswirkungen in dem Umfang und der Tiefe untersucht, die erforderlich sind, um eine sachgerechte Abwägung vornehmen zu können.

7. Helmut Steinheimer, Eschbacher Straße 6 Schreiben vom 03.07.

Gegen den Bebauungsplanentwurf erhebe ich folgende Einwände:

Immissionsschutz

Dem Immissionsschutz wurde nicht ausreichend Rechnung getragen.

Das standardisierte Immissionsschutzgutachten wurde zunächst auf Basis eines Trassenverlaufes erstellt, der in einem Einschnitt vorgesehen war. Die nunmehr auf einem aufgeschütteten Damm (mit einer Höhe von rd. 13 m) verlaufende Straße führt zu einer erheblichen Immissionsmehrbelastung, die in der Anpassung des Gutachtens nicht ausreichend und richtig berücksichtigt wurde. Die Immissionsbelastung wird sehr viel stärker ausfallen, als dies in dem Gutachten dargestellt wird, zumal keine Schutzmaßnahmen vorgesehen sind. Bereits heute werden die für die Zukunft errechneten Schallwerte erreicht und zwar für die bestehende Straße, die sehr viel weiter westwärts von Westerfeld aus gesehen verläuft. Ursächlich hierfür sind sowohl die vorherrschende Westwindlage, wie auch die topografische Situation in dem Taleinschnitt, in dem die Trasse verläuft. Beides wurde in dem Gutachten nicht berücksichtigt.

Unberücksichtigt blieb auch, dass der Anstieg zur Überquerung der Bahn nicht kontinuierlich verläuft sondern sektoral stärker im nördlichen Teil der Trasse mit einem Anstieg von 6 %, was zur Folge hat, dass durch das notwendige Umschalten auf hochtourige Gänge bei der Fahrt in Richtung Usingen zusätzliche Immissionen entstehen; in der Gegenrichtung wird auf der Gefällstrecke die höchst zulässige Geschwindigkeit naturgemäß überschritten, was ebenfalls zu einem erhöhten Anstieg der Immissionen führen wird. Verschärft wird die Situation auch dadurch, dass die Trasse relativ lange kreuzungsfrei verläuft und damit zum Fahren hoher Geschwindigkeiten geradezu einlädt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Den Berechnungen liegt ein dreidimensionales Berechnungsmodell zugrunde, in welchem auch der Verlauf der Heisterbachstraße einschließlich deren exakten Höhenlage auf dem Damm nach den vorgelegten Plänen des Planungsbüros Dehmer und Brückner berücksichtigt wurde.

Wie im Kap. 7 des Gutachtens beschrieben wird, wurden bei den Ausbreitungsberechnungen auch die sog. Steigungszuschläge nach den Regularien der RLS 90 regelkonform berücksichtigt, wobei die Berechnungen die sog. Mitwindwetterlage, d. h. mit Wind aus Richtung der Straße in Richtung der untersuchten Immissionsaufpunkte berücksichtigen. In der Regel liegen daher die berechneten Immissionspegel gegenüber realen Messungen auf der sicheren Seite.

Die Berechnung des vorgesehenen Verkehrsaufkommens ist für einen zu kurzen Zeitraum (2020) vorgenommen worden. Dies ist weder üblich noch entspricht es der aktuellen Rechtslage. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Verkehr aufgrund des mit der neuen Straßenverbindung geschaffenen Verkehrsschlusses zwischen den beiden Bundesstraßen 275 und 456 erheblich zunehmen wird.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie dem Kapitel 6 des Gutachtens Nr. L 7164 zu entnehmen ist, wurden bei den Berechnungen für den 4. Bauabschnitt und den geänderten Bereich der K 723 die Prognosezahlen 2020 der Mociety GmbH für den Planfall 2 nach der Realisierung des 4. BA berücksichtigt. Dieser Planfall betrachtet den Endausbau der Heisterbachstraße mit einer durchgehenden Verbindung zwischen der Landesstraße L 3270 und der K 723.

Die berücksichtigten Straßen-/abschnitte, deren Verkehrsdaten sowie die Berechnung der Emissionspegel L_m , E nach RLS 90 können der Datenbank in der Anlage 5 entnommen werden.

Inwieweit diese Prognosezahlen 2020 den von Herrn Arnhold erwarteten Mehrverkehr durch die Verbindung zur B 275 oder auf Grund einer Verbindung zur Mülldeponie berücksichtigen, kann vom Lärmgutachter nicht beurteilt werden.

Hinsichtlich der Genauigkeit der Verkehrszahlen wird angemerkt, dass eine Änderung des Verkehrsaufkommens um 10 % zu einer Änderung der Pegel - sowohl der Emissions- wie auch der Immissionspegel - um 0,4 dB(A), eine Änderung des Verkehrsaufkommen um 25 % zu einer Änderung der Pegel um 1 dB(A) führt.

Der Bebauungsplanentwurf ist in der vorliegenden Form ungültig, weil er kein Lärmschutzgutachten für die Bauphase enthält. In der Bauphase sollen rd. 100.000 m² Erde für den Damm herangeschafft werden; dies entspricht rd. 10.000 LKW-Anlieferungen, die zu einer erheblichen Immissionsbelastung führen und für die entsprechend der Rechtslage ein separates Immissionsschutzgutachten hätte erstellt werden müssen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die zulässigen Lärmimmissionen innerhalb der Bauphase sind nicht Inhalt des verkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach der 16. BImSchV. Diese werden in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV-Baulärm – geregelt. Für evtl. Lärmbeschwerden während der Bauzeit wird es voraussichtlich einen Ansprechpartner bei der Stadt Neu-Anspach geben.

Zusammenfassend ist festzuhalten:

Dem grundgesetzlich und im Immissionsschutzgesetz geregelten Schutz auf körperliche Unversehrtheit sowie dem Schutz des Eigentums wird durch fehlende Schutzmassnahmen nicht entsprochen. Es ist deshalb durch entsprechende Maßnahmen Abhilfe zu schaffen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie die Untersuchungen aufzeigen, werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung – im Bereich der vorhandenen bzw. geplanten schutzbedürftigen Bebauung sowohl im Stadtteil Hausen als auch im Stadtteil Westerfeld weit unterschritten. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aktiver oder

passiver Art im Zusammenhang mit dem Straßenneubau besteht daher nicht.

**8. Jürgen und Beate Veit, Grundgasse 16
Schreiben vom 01.07.2012**

Zum o.a. Bebauungsplan erheben wir folgende Einwände:

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB

A. Bekanntmachung Formale Mangel:

- Gem. § 3 (2) BauGB ist bei der ortsüblichen Bekanntmachung anzugeben, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind.

Dem wird nur unzureichend nachgekommen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen.

In der Bekanntmachung wurde sowohl darauf hingewiesen welche umweltbezogenen Informationen verfügbar sind (Umweltbericht mit integrierten landschaftspflegerischen Fachbeitrag sowie eine Schalltechnische Untersuchung, eine Verkehrsuntersuchung und die tierökologischen Untersuchungen mit Artenschutzrechtlicher Prüfung) als auch darauf, von welchen Behörden im Zuge der frühzeitigen Beteiligungsverfahren umweltrelevante Stellungnahmen abgegeben wurden und dass diese im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB gemeinsam mit den Planunterlagen offen liegen. Darüber hinausgehender Handlungsbedarf besteht hier keiner.

- Bei den Unterlagen der öffentlichen Auslegung fehlt die Verkehrsuntersuchung Zubringerstraße Gewerbegebiete Neu-Anspach Ost vom 08. Juli 2007.

Es ist nicht erkennbar, ob und in wie weit diese den vorliegenden Planfall von 2011 abdeckt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie auch dem Kapitel 6 des Gutachtens Nr. L 7164 [Schalltechnische Untersuchung, TÜV Süd] zu entnehmen ist, wurden bei den Berechnungen für den 4. Bauabschnitt und den geänderten Bereich der K 723 die Prognosezahlen 2020 der Mociety GmbH für den Planfall 2 nach der Realisierung des 4. BA berücksichtigt. Dieser Planfall betrachtet den Endausbau der Heisterbachstraße mit einer durchgehenden Verbindung zwischen der Landesstraße L 3270 und der K 723.

B. Gutachten L 7164 TÜV vom 09.12.2011

Auffällig ist, dass der westlich der geplanten Trassenführung gelegene Bereich nur unvollständig dargestellt und betrachtet wird.

Der Bereich Grundgasse/An der Seibelhohl/Trieschweg, Ortsdurchfahrt Arnsbach sowie Ortsrand Hausen-Arnsbach fehlt gänzlich, obwohl er wesentlich näher an der Trasse liegt als das Wohngebiet Eschbacher Straße/Am Bächweg und die Entwicklungsfläche Westerfeld West. Hier wurden immerhin insgesamt 4 Immissionsaufpunkte untersucht. Bezeichnend für die Nichtbeachtung der Gebiete westlich der Trasse ist die Tatsache, dass dieser Bereich in den Darstellungen der Flächen auf den Anlagen 2 und 3 des Gutachtens gradlinig abgeschnitten wurde. Es bleibt der Vermutung überlassen, welche Beurteilungspegel im Bereich Grundgasse/An der Seibelhohl/Trieschweg, Ortsdurchfahrt Arnsbach sowie Ortsrand Hausen-Arnsbach anzusetzen sind. Diese Ungleichbetrachtung der westlichen und östlichen Ausbreitungsgebiete führt zu einem Abwägungsmangel

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie der Anlage 2 des Gutachtens Nr. L 7164 [Schalltechnische Untersuchung, TÜV Süd] mit

der Darstellung der flächenhaften Darstellung der Beurteilungspegel tagsüber zu entnehmen ist, wird an der Grenze zwischen den Farben Ocker und Gelb, an welcher die Darstellung in Richtung Westen „abgeschnitten“ ist, ein Beurteilungspegel tags von 50 dB(A) erreicht. Somit wird bereits außerhalb der betroffenen westlichen Wohnlagen im Bereich des Grundweges der zulässige Immissionsgrenzwert von tags 59 dB(A) deutlich um 9 dB(A) unterschritten.

Wie der Anlage 3 des Gutachtens Nr. L 7164 mit der Darstellung der flächenhaften Darstellung der Beurteilungspegel nachts zu entnehmen ist, wird an der Grenze zwischen den Farben Dunkelgrün und Gelb ein Beurteilungspegel nachts von 45 dB(A) erreicht. Somit wird bereits außerhalb der betroffenen westlichen Wohnlagen der zulässige Immissionsgrenzwert von nachts 49 dB(A) deutlich um 4 dB(A) unterschritten.

Für die Wohnhäuser Grundgasse 22 und Grundgasse 25 wurden dennoch nachträgliche Einzelpunktberechnungen jeweils für das 1. Obergeschoss an der Ostfassade zur Berechnung der Beurteilungspegel tagsüber und nachts durch den betrachteten Neubauabschnitt durchgeführt:

Immissionsaufpunkt	Beurteilungspegel L _r in dB(A)		Grenzwert nach der 16. BImSchV in dB(A)	
	tags	nachts	tags	nachts
IP6, Wohnhaus Grundgasse 22, Wohngebiet	44	35	59	49
IP7, Wohnhaus Grundgasse 25, Wohngebiet	44	35	59	49

Somit werden die Immissionsgrenzwerte in diesem Bereich deutlich um 14 dB(A) tagsüber und nachts unterschritten. Vergleichbare Werte werden für das Grundstück Grundgasse 16 anzunehmen sein, so dass auch hier kein Immissionsschutzrechtlicher Konflikt besteht.

In Kap. 8 kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass entsprechend der vorliegenden Berechnungsergebnisse bei der vorliegenden Streckenführung keine Notwendigkeit besteht, aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen bzw. -wänden oder passive Schallschutzmaßnahmen einzuplanen.

Ob dies aber auch für den westlichen Bereich gilt, ist aufgrund fehlender IP und Flächendarstellung nicht festzustellen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie die Untersuchungen aufzeigen, werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung – im Bereich der vorhandenen bzw. geplanten schutzbedürftigen Bebauung sowohl im Stadtteil Hausen als auch im Stadtteil Westerfeld weit unterschritten. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aktiver oder passiver Art im Zusammenhang mit dem Straßenneubau besteht daher nicht.

In Kap. 6 ist die Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h zu gering angesetzt.

Anlässlich der Ortsbegehung am 19.05.2012 traf Stadtrat Hartmut Henrici die Aussage, dass eine Geschwindigkeit von unter 100 km/h seitens der Stadt Neu-Anspach definitiv nicht festgesetzt werden kann.

Die Berechnungsgrundlage der im Gutachten dargestellten Lärmwerte ist somit nicht korrekt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wie dem Kapitel 6 des Gutachtens Nr. L 7164 zu entnehmen ist, wurde bei den Berechnungen außerhalb der Verkehrskreisel mit der Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h gerechnet. Im Bereich der Kreisverkehre wurde entsprechend der üblichen

Berechnungsweise auch der Straßenverkehrsbehörden eine Geschwindigkeit von 30 km/h angesetzt.

Es wird hierzu angemerkt, dass außerhalb geschlossener Ortschaften zwar eine zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 100 km/h gilt, welche auf Grund der zu erwartenden sog. Geschwindigkeitstrichter durch eine entsprechende Ausschilderung vor den beiden Verkehrskreiseln des 4. BA nur in einem relativ kurzen Streckenabschnitt gefahren werden darf. Eine rechnerische Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Pkw von 80 km/h auf 100 km/h hätte eine Zunahme der Emissionspegel um 1,6 dB(A) zur Folge, womit auch dann die zulässigen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung – im Bereich der vorhandenen bzw. geplanten schutzbedürftigen Bebauung sowohl im Stadtteil Hausen als auch im Stadtteil Westerfeld weit unterschritten werden würde.

C. Umweltbericht

Der Umweltbericht ist lückenhaft und unvollständig und hat Mängel in der Gewichtung der Schutzgüter.

Wie in Kap. I richtig zitiert, schreibt § I (6) 7. BauGB vor, dass u. a. die umweltbezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt und insbesondere zu berücksichtigen sind.

In Kap. 3.6 „Bevölkerung, Wohnen und Erholung“ sind dem „Schutzgut Mensch“ gerade mal zwei kleine Absätze gewidmet, während für den „Artenschutz“ ein Fachbeitrag mit 29 DIN A4-Seiten erstellt wurde.

In Kap. 3.6 heißt es u. a. „Tendenziell nachteilig wird sich neue Straße hingegen auf die Wohngebiete im Westen Westerfelds auswirken, die mit der Entwicklung des Neubaugebiets „Westerfeld West“ auf unter 400 m an die geplante Trasse heranrücken werden.

Folglich muss sich die neue Straße auch nachteilig auf den Osten von Hausen-Arnsbach auswirken, der wesentlich näher an der Trasse liegt. Dies wurde nicht dargestellt und berücksichtigt.

Dies führt zu einem nicht unerheblichen Abwägungsmangel.

Die Einbeziehung der vorgetragenen Einwände ist geboten.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Der gezogene Vergleich zwischen dem Kapitel zum Schutzgut Mensch im Umweltbericht und dem gesonderten artenschutzrechtlichen Gutachten wird zurück gewiesen, denn es handelt sich um verschiedene Sachverhalte. Ein Abwägungsmangel besteht nicht.

Der Umweltbericht wird bezogen auf missverständlich formulierte Passagen geändert und ergänzt. Da die Planung aber auch unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten zu bewerten ist, wird mit den Ausführungen in den darauf bezogenen gesonderten Gutachten die Betroffenheit der Anwohner ausreichend gewürdigt.

III. Erneuter Entwurfsbeschluss

Weiter wird beschlossen, den 2. Entwurf des Bebauungsplanes unter Einschluss der Änderungen, die sich aus der Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen ergeben und der Einarbeitung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages erneut offen zu legen und eine Stellungnahme der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange einzuholen.

IV.

Außerdem wird beschlossen nach Inbetriebnahme der Heisterbachstraße 4. BA bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern der Ortsdurchfahrten in Westerfeld (L 3270) und Hausen-Arnsbach (K 738) die Sperrung für den Schwerlastverkehr zu beantragen.

Beratungsergebnis: 35 Ja-Stimme(n), 0 Gegenstimme(n), 1 Stimmenthaltung(en)